der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR

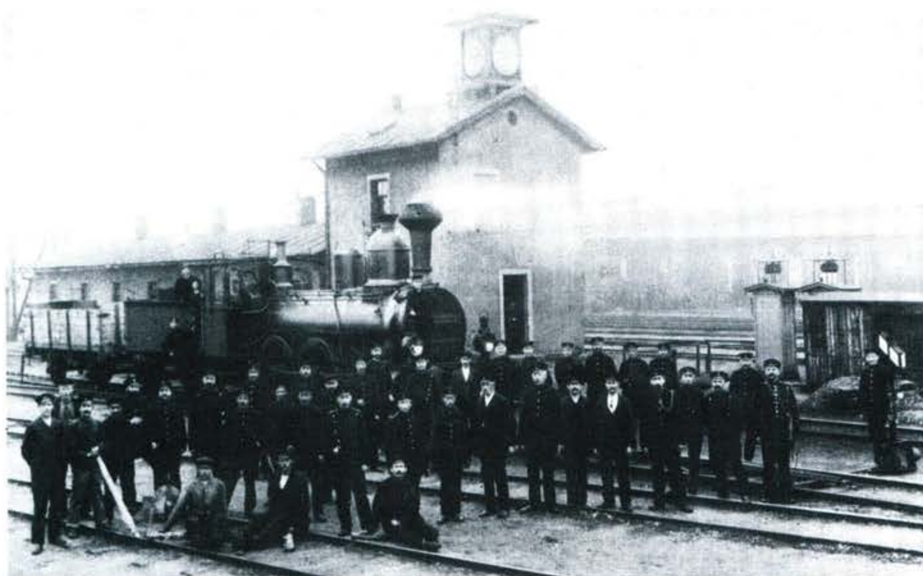
DEZEMBER

12/81



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542





Bilder 1 und 2 Diese beiden Fotos zeigen ein und dasselbe Motiv auf dem Betriebsgelände des Bayrischen Bahnhofes in Leipzig. Der Unterschied besteht nur darin, daß zwischen beiden Aufnahmezeitpunkten 60 Jahre vergangen sind. Was sich in diesen Jahren (1909 und 1979) an Freuden, Not und Elend, aber auch an eisenbahngeschichtlich Interessantem auf diesem Geländestück zugetragen hat, kann nicht einmal erahnt werden.

Repro und Foto: G. Claus, Leipzig

Unsere historische Fotoecke



Bild 3 Bis zum 1. April 1949 waren auch die Strecken Uckro–Luckau–Beeskow nicht „reichsbahneigen" und wurden von der „Niederlausitzer Eisenbahn" betrieben. 1934 kollidierte die von Hanomag im Jahre 1901 unter der Fabrik-Nr. 3650 gelieferte Lok (Betriebs-Nr. 33), die ursprünglich aber bei der genannten Bahn die Nr. 8 trug, mit einem LKW. Von der DR erhielt diese Maschine die Nr. 89 6202. Zuletzt im Bw Hoyerswerda beheimatet, erfolgte am 14. Januar 1966 ihre Ausmusterung.



Bild 4 Ebenfalls für die Niederlausitzer Eisenbahn wurde diese recht moderne 1'C Heißdampflok von Henschel im Jahre 1936 mit der Fabrik-Nr. 23101 gebaut und mit der Betriebs-Nr. 152 eingesetzt. 1950 erhielt die Maschine die Bezeichnung 91 6492. 1970 sollte sie noch eine EDV-Nr. erhalten, wurde aber noch im gleichen Jahr in Leipzig-Wiederitzsch zerlegt.

Repros: D. Winkler, Lützen

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 20. 10. 1981
Geplante Auslieferung: 19. 12. 1981



Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

12 Dezember 1981 · Berlin · 30. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Titelbild

Unser Bildautor, über den Sie auf der Seite 352 ein Porträt lesen können, betitelte dieses Foto mit „Gute Fahrt ins neue Jahr". Das Motiv zeigt übrigens die Lok 250 003 vor einem Güterzug im Bahnhof Klingenberg-Colmnitz.

Foto: W. Bahnert, Leipzig

Rücktitel

Es ist schon ein großer Zufall, eine der beiden DR-Loks der BR 218 im Bilde festhalten zu können. Gelegentlich ist die 218 019 noch vor Schnellzügen anzutreffen. U. B. z. diese Ellok in den Nachtstunden vor einem Schnellzug auf dem Dresdner Hauptbahnhof.

Foto: H. Walther, Dresden

Dipl.-Ing. REINHARD DEMPS (DMV), Berlin

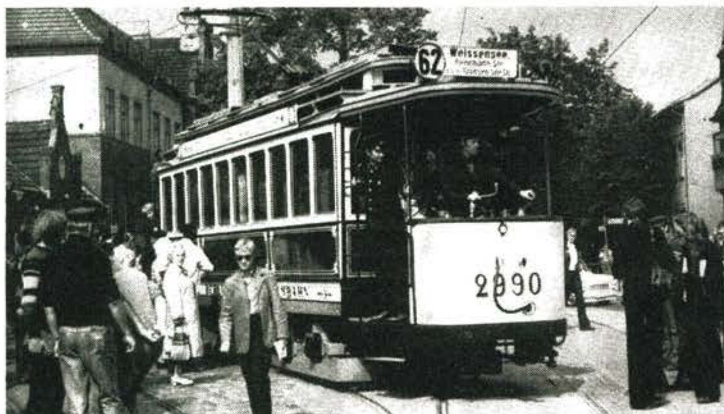
Historischer Straßenbahn-Triebwagen 2990 in Berlin eingeweiht

Das Märkische Museum, die Arbeitsgemeinschaft 1/11 Verkehrsgeschichte im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) und die Interessengemeinschaft Denkmalpflege, Kultur und Geschichte der Hauptstadt Berlin im Kulturbund der DDR hatten zum Sonntag, dem 30. August 1981 11.00 Uhr, vor die Wagenhalle der ehemaligen Schmöckwitz-Grünauer Uferbahn an der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 86 in Berlin-Schmöckwitz interessierte Berliner und Straßenbahnfreunde aus allen Teilen der Republik zur Inbetriebnahme des historischen Straßenbahn-Triebwagens 2990 der ehemaligen Großen Berliner Straßenbahn, Baujahr 1910, eingeladen. Schon zeitig hatte sich eine vielköpfige Menge Schaulustiger eingefunden. Zwischen Grünau und Schmöckwitz pendelten in einem Zubringerverkehr die übrigen betriebsfähigen historischen Fahrzeuge.

Im Auftrage des Märkischen Museums, dem Rechtsträger der Fahrzeugsammlung, und mit tatkräftiger Unterstützung des VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) und der Staatlichen Bahnaufsicht, Bezirksstelle Berlin, hat die Arbeitsgruppe Straßenbahn der AG Verkehrsgeschichte zwischen 1977 und 1981 als 8. betriebsfertigen Wagen in 6500 Freizeitstunden den Triebwagen 5279 der Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) in den Originalzustand des Jahres 1910 restauriert. Durch Mithilfe Leipziger Strassenbahnfreunde konnten kulturhistorisch wertvolle Dekkenverkleidungen aus Vogelaugenahorn eingebaut werden.

In seiner Begrüßungsansprache würdigte Herbert Hampe, Direktor des Märkischen Museums, die Leistungen der ehrenamtlichen Denkmalpfleger und erinnerte an die hundertjährige Geschichte der „Elektrischen" in Berlin. Neben anderen nahm auch Rudi Herrmann, verantwortlicher Redakteur des „Modelleisenbahners", das Wort und nutzte die Gelegenheit zu einer seltenen, öffentlichen Ehrung. Freund Joachim Kubig, verantwortlicher Leiter der Restaurierungsarbeiten und Mitinitiator des Sammlungsgedankens, beendete in diesem Jahr seine Arbeit im Beirat des „Modelleisenbahners". Hierfür bedankte sich Rudi Herrmann und überreichte ein Sachgeschenk.

Nach Durchschneiden des weißen Bandes setzte sich ein Wagenkorso mit allen betriebsfähigen historischen Berliner Straßenbahnwagen und dem Triebwagen 2990 an der Spitze nach Grünau und zurück in Bewegung. Im weiteren Verlauf konnten während eines historischen Linienbetriebes alle Fahrzeuge benutzt und fotografiert werden. Bei schönem Sonnenwetter wurde dies auch ausgiebig getan. Das eingenommene Fahrgeld von rund 600,— Mark wurde dem Solidaritätskonto überwiesen.





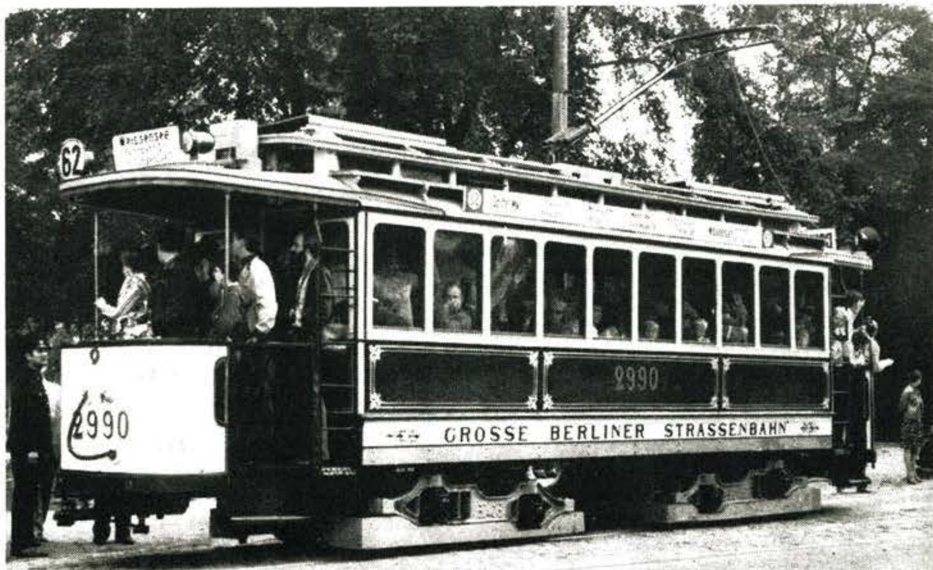


Bild oben rechts: Der Direktor des Märkischen Museums, Herbert Hampe, durchschneidet das weiße Band. Die Spannung ist gewichen. Der Wagen fährt mit eigener Kraft seine ersten Meter und setzt sich dann an die Spitze des Wagenkorsos (oben links). Im weiteren Verlauf des Tages fuhr der Maximum-Triebwagen 2990 noch mehrmals zwischen Schmöckwitz und Grünau. Er war dabei stets gut besetzt (siehe nebenstehendes Bild).

Fotos: P. Noppens, Berlin

Kurzinformationen über Messeneuheiten

Den lang gehegten Wunsch vieler Modelleisenbahner, auf ihren H0-Anlagen endlich einmal eine „richtige" und zeitgemäße Rangierlok einsetzen zu können, erfüllte vor kurzem der Zwickauer Betriebsteil vom **VEB Plasticart Annaberg-Buchholz** (vormals Firma Gützold). Auf der Leipziger Herbstmesse 1981 war nun erstmalig die maßstabsgerechte Nachbildung der DR-Lok 106 256 zu sehen. Neben der leuchtend orangenen Farbgebung — von der beim Vorbild mitunter wenig zu sehen ist (!) — sind u. a. Griff- und Geländerstangen vorbildlich wiedergegeben (Abb. 1). Das Modell wird künftig auch mit der Beschriftung verschiedener Eisenbahnverwaltungen ausgeliefert. Der geräuscharme und vor allem funktionssichere Lauf kommt besonders der Hauptaufgabe dieses Fahrzeuges, nämlich Rangierarbeiten zu bewältigen, zugute. Alle vier Achsen werden angetrieben, wovon noch ein Radsatz mit Haftbelag ausgerüstet ist. Die Zugkraft beträgt 65 p. Demnächst werden wir dieses Modell ausführlich vorstellen.

Der Betriebsteil Plauen des genannten Werkes stellte einen neuen und im Vergleich zu seinen Vorgängern wesentlich vorbildgerechter gestalteten Turmmast in der Nenngröße H0 vor. Mit einer Höhe von 131,5 mm entspricht er dem sogenannten Aufsetz-Winkelmast der Deutschen Reichsbahn (25-21.110). Die handelsüblichen Quertragewerke sind beim Einbau dieses Mastes nach wie vor verwendbar.
Der VEB **„VERO"** aus dem erzgebirgischen Olbernhau brachte wiederum einen typischen Kleinstadt-Bahnhof heraus. Dieses Gebäude mit den Abmessungen 360 mm × 125 mm × 105 mm kann auf kleineren und mittleren H0-Anlagen durchaus einen geeigneten Platz finden (Abb. 2).

Die Herzen der TT-Freunde werden bald höher schlagen. Der **VEB Berliner TT-Bahnen** zeigte erstmalig auf der Leipziger Herbstmesse den neuen dreiachsigen Abteilwagen. Die detaillierte Nachbildung des Fahrzeuges entspricht den Wünschen vieler Modelleisenbahner. Zum Teil geöffnete Fenster, die exakte Fensterrahmennachbildung, aber auch eine komplette Inneneinrichtung, Lichtmaschine und Fallrohre, Dachlüfter sowie Abzugrohre lassen die Erinnerung an den nun schon 10 Jahre bei der Deutschen Reichsbahn ausgemusterten Wagentyp wieder erwachen (Abb. 3). Das 109,6 mm lange Fahrzeug bildet den Anfang einer ganzen Abteilwagen-Serie, die nach und nach entwickelt und hergestellt wird. Die Werktätigen des VEB Berliner TT-Bahnen werden sich bemühen, noch in diesem Monat die ersten Modelle dem Handel zu übergeben.
Wesentlich vielfältiger wird nun auch die Möglichkeit, Güterzüge zu bilden. Einige TT-Kühlwagen werden zusätzlich farbenfrohe, aber dennoch vorbildgerechte Beschriftung erhalten. Ebenfalls wurde der vierachsige Reisezugwagen vom Typ Y bereits mit der neuen elfenbein/chromoxydgrünen Farbgebung und dem rehbraunen Dach vorgestellt.

Pl.



Abb. 2



Abb. 1

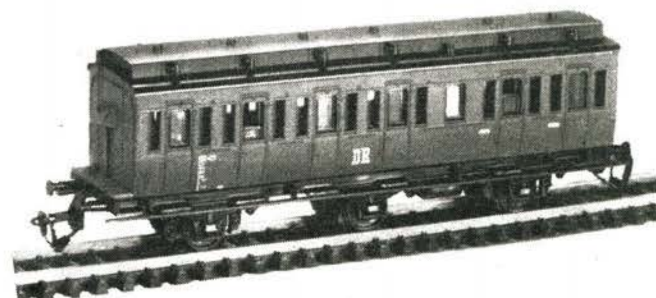


Abb. 3

Allen Lesern wünscht die Redaktion angenehme Feiertage und ein gesundes neues Jahr!

Wolfgang Bahnert – Lokleiter, Modelleisenbahner, Familienvater und Autor



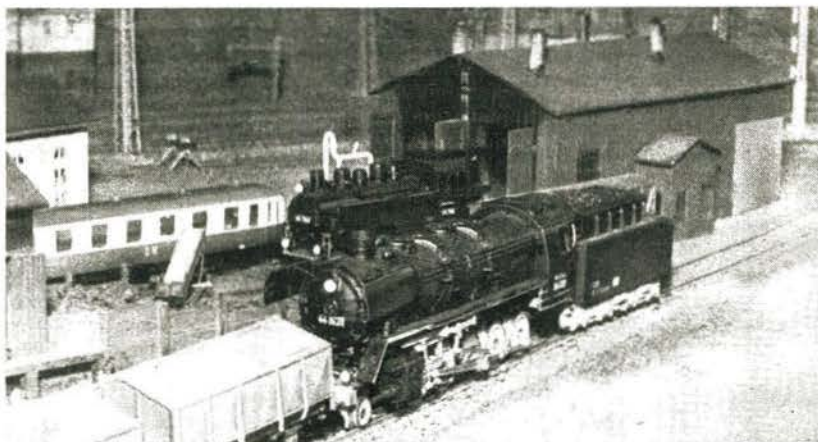
Nicht minder bekannt als die aktive Arbeitsgemeinschaft 6/7 „Friedrich List" in Leipzig ist ihr Leiter, Reichsbahninspektor Wolfgang Bahnert, 41 Jahre alt. Deshalb war ich gespannt, ihn einmal persönlich kennenzulernen. Die erste Begegnung erfolgte höchst unkonventionell in seiner Wohnung in einem noch unwegsamen Neubauviertel in Leipzigs Stadtteil Grünau.

Wie kamen Sie zu Ihrem Hobby?

„Ich wohnte bereits von Kindheit an in der Nähe des Bw Leipzig Süd und konnte dort die Lokomotiven und alle Betriebsvorgänge genau beobachten. So erwachte in mir frühzeitig das Interesse an der Eisenbahn, ohne daß ich in der Familie ein ‚Vorbild' gehabt hätte. Mit 9 Jahren bekam ich mein erstes Modelleisenbahnfahrzeug und mit 14 legte ich bereits das erste ‚selbstgebastelte' Lokmodell vor. Gelernt habe ich Laborant. Aber bald zog es mich ganz zur Bahn: Ich wurde Lokheizer, Lokführer, zunächst auf Diesel, später auf Dampf. Die Aufgaben unseres Bw brachten es mit sich, daß ich schließlich Streckenkenntnis zwischen dem Erzgebirge und der See, von Cranzahl bis Rostock hatte. Ich fuhr inzwischen alle Baureihen der Diesel-Triebfahrzeuge.

Als der DMV gegründet wurde, hatte ich in unserem Bw eine Arbeitsgruppe fast beisammen. Aber 3 Tage vorher ging ich zur Armee – für 3 Jahre. Doch gleich als ich zurückkam, begannen wir uns ernsthaft zu konstituieren. Seit 1967 sind wir beisammen – und ich bin der Arbeitsgruppenleiter. 1979 übernahm ich den Vorsitz in der Arbeitsgemeinschaft ‚Friedrich List'. Natürlich ist eine solche AG von über 225 Mitgliedern in 13 Arbeitsgruppen, die über die ganze Stadt verteilt sind, nur mit entsprechendem Führungsstil zu leiten. Es kommt ja keineswegs in erster Linie darauf an, die Arbeitsgruppen zur Arbeit zu bringen. Mindestens drei Viertel sind aktive Mitstreiter und auf jeden frei werdenden Arbeitsplatz an einer der Anlagen warten Dutzende Anwärter. Wir registrieren die vielen Anfragen zweimal wöchentlich in unserer zentralen Geschäftsstelle im Quergang des Hauptbahnhofs.
Vor allem kommt es darauf an, die Aktivitäten nicht auseinanderfließen zu lassen, sie trotz Wahrung aller persönlichen Interessen der gesellschaftlichen Zielstellung unseres Verbandes behutsam einzuordnen. Das erfordert speziell von uns, daß die Anlagen auf unserer alljährlichen Modellbahnausstellung kein wildes Konglomerat sind, sondern dem erfahrenen Modelleisenbahner wie auch dem engagierten Laien ein systematisch zusammengefügtes Bild bieten vom einfachen Heim-Oval bis zur großen Gemeinschaftsanlage, vom vielseitigen Rangierbetrieb bis zum gleichzeitigen Betrieb mehrerer Züge auf langen Streckengleisen, von der traditionellen Relaistechnik bis zur modernen Elektronik, von der TT-Industrielok bis zum Eigenbaumodell auf der Gotthardbahn.
Für sehr wichtig halte ich unsere Arbeit mit der Jugend. Sie soll in der Gemeinschaftsarbeit an einer großen Anlage, in einem vielseitigen Betrieb ‚nach Plan' zur Ordnung, Sauberkeit, Präzision, Qualität, Disziplin und Termintreue erzogen werden. Daneben soll jeder noch Lust und Zeit finden, eine eigene Anlage aufzubauen, Modelle von Fahrzeugen und Geländeteile selbst zu fertigen.
Bewährt hat sich unsere Organisationsform. Im Vorstand sind die Leiter aller Arbeitsgruppen vertreten. Und trotz aller Spezialisierung in den Gruppen und zwischen den Gruppen helfen wir uns gegenseitig. Die einen zeichnen die Entwürfe für Plakate, die anderen besorgen die Ätzungen, die dritten kümmern sich um den Druck der Eintrittskarten. Was wir für uns ‚auf die Beine stellen' und beschaffen, behalten wir nicht für uns allein, sondern stellen es auch anderen Arbeitsgemeinschaften, auch außerhalb des Bezirksvorstandes, zur Verfügung. So haben wir Absperrelemente mit Trittstufe für Kinder in unserer Jahres-Ausstellung entwickelt, die schon in anderen AG nach unseren Unterlagen nachgebaut wurden."
Wolfgang Bahnert – dieser Autorenname stand schon unter so manchen Fotos, Gleisplänen, Bauanleitungen und Textbeiträgen in unserer Verbandszeitschrift und im Modelleisenbahnkalender. Wie schafft er es neben seiner angestrengten Arbeit als Lokleiter im Bw, als Familienvater? „Kein Grundstück, kein Auto – denn das sind wohl die ärgsten ‚Freizeitschlucker'. Ich bleibe nicht gern an einem Platz, ich fahre lieber mit der Eisenbahn, im Beruf, wie in meinen freien Stunden."
Über 100 Triebfahrzeuge hat Wolfgang Bahnert schon gebaut bzw. umgebaut oder frisiert. Immer wieder wird die Küche zum Fotolabor, entstehen komplette Fotosätze und Dia-Vorträge zur Vorführung bei Veranstaltungen im Verband wie auch in der Öffentlichkeit. Viel Beachtung fand seine „Sächsische D-Zuglok" im Maßstab 1:160 für die Leningedenkstätte in Leipzig. Für einige Fahrzeuge konnte er beim Internationalen Modellbahnwettbewerb schon Preise erhalten, z. B. 1980 in Leipzig für ein 0_e-Wagenmodell.

Robert Eckelt



Hochbetrieb am Lokschuppen in Klingenberg-Colmnitz. Eine 44er holt Kalkwagen ab, während die 99 780 und der VT 137 600 – auch als Lindwurm bekannt – auf neuen Einsatz warten. Die Lok BR 44 entstand aus Teilen der 52, 86, 01 und 50; der „Lindwurm" wurde aus 0,6 mm dickem Sperrholz auf dem Fahrgestell des N-Triebwagens von PIKO aufgebaut. Bauanleitungen für den Lok- und den Kohleschuppen wurden schon im Heft 8/81 veröffentlicht. *Foto: W. Bahnert, Leipzig*

JOCHEN KRETSCHMANN, Berlin

„FEUER — WASSER — KOHLE!"

Ein Lokführer erinnert sich

Langlauf! — Was die 52er leisten mußte!

Einem von uns diese Lokomotive erklären zu wollen, hieße Holz in den Wald tragen. Irgendwie hat jeder schon einmal ihre Bekanntschaft gemacht. Ungewohnt war schon ihr Anblick. Die Rauchkammerschürze, der Vorwärmer fehlte, das Norweger-Führerhaus und der Vanderbilt-Tender waren ein Novum im deutschen Lokomotivbau. Ohne Windleitbleche, Schornsteinaufsatz, dafür die ersten Baumuster mit fest angebautem Schneepflug und „luftschutzmäßig" abgeblendeten Spitzenlichtern — so präsentierte sich die „Kriegslokomotive", die nach Ablauf von 5 Jahren dem Schmelzofen zugeführt werden sollte. Die Geschichte stellte die Weichen anders...

Kaum hatte man sich an den halbdunklen Führerstand gewöhnt, vermißte man sofort das Schieberkastenmanometer, den zweiten, sichtbaren Wasserstand. Als Sitze dienten einfache Holzkisten, die gleichzeitig die Taschen des Meisters und des Gesellen aufnahmen.

Wer die 52er zum ersten Mal in die Hand nahm, merkte sofort eines: Leerlauf hatte sie keinen! Der Winterthur-Druckausgleicher wurde seiner Funktion erst bei einer erheblichen Zuglast gerecht. Auch dann blieb das typische Schnüffeln der 52er. Beim Schaufeln war sie für den Heizer anspruchslos. Sie hatte zwar gewaltigen Appetit. Doch 10 oder 20 Schaufeln verkehrt machten ihr nichts aus. Der Meister sortierte alles mit dem Regler. Hauptsache war, man hielt die Ecken fest.

Das Sorgenkind waren dagegen die Pumpen. Die beiden 180-Liter-Strube-Injektoren reichten zwar für die Kesselspeisung aus — doch wer bei einer Lastfahrt bei geöffnetem Regler unter ein dreiviertel Wasserstand kam, konnte sich schon ausrechnen, wo und wann die „Messen gelesen", wo man stehenbleiben und „Dampfkochen" mußte. Die Kunst des Heizers entschied in erster Linie, ob man über die Runden kam oder nicht.

Als Brennstoff standen uns nur „Merseburger-Brikett" zur Verfügung. Ihre weiße Asche, ihr gelbbrauner Qualm und der salzige Schwefelgestank begleiteten uns ständig. Wer weiß denn noch wie das ist, in einer Dienstschicht zweimal den Tender abräumen, beim Feierabend kaum noch die Finger auseinanderzubekommen, immer noch das Gefühl, den Schaufelstiel zu halten? Wie hoch war eigentlich der Zoll, den die Männer von der „linken Seite" mit ihrer Gesundheit zahlten? Heizerschweiß ist kein Himbeersaft, lautete damals eine inoffizielle Losung — und ein vernünftiger Lokomotivführer hielt sich daran. Wer als junger Führer einen erfahrenen Heizer zur Seite hatte, wußte, daß dies nicht mit Gold aufgewogen werden kann. Mein erster planmäßiger „Linksaußen" hatte mehr Dienstjahre als ich Lebensjahre. Die Tinte auf meinem Patent war noch nicht trocken, als wir von Lübbenau einen Kohlezug mit 2222 Tonnen nach Schöneweide fahren sollten. Eigentlich war eine 43er dafür vorgesehen... „Nehmen wir!" entschied mein Assistent, „aber sprich vorher mit der Zugleitung. Die sollen uns nicht in Schönwalde, Brand oder Oderin stehen lassen..."

Ich tat es — und die Kollegen von der Zugleitung hielten ihr Wort. Von solcher Zuglast hatten die Konstrukteure der 52er wahrscheinlich nie geträumt. Daß wir mit dieser „Fuhre" ankamen, verdanke ich in erster Linie meinem Mann auf der linken Seite.

Es sind viele Bücher über die 52er geschrieben worden mit vielen interessanten Fakten, viele Worte — aber keins über den Heizer... Langlauf! Planlast 1600 Tonnen, Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. In Frankfurt (Oder) wurde der

Bild 1 Auf dem Führerstand einer 52er

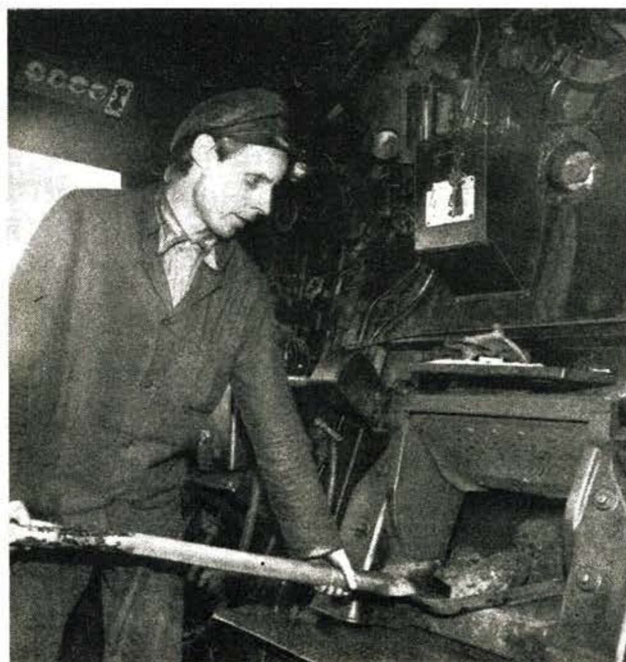
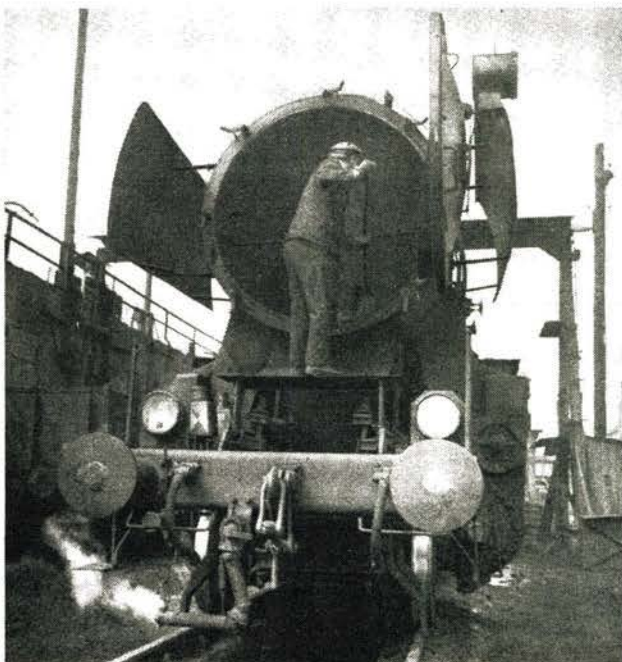


Bild 2 Großen Zeitaufwand erfordert auch das Ausschlacken dieser Maschinen, wie hier im Bw Wustermark 1978



Tender vollgeknallt, und mit Schiebelok ging es hoch bis Rosengarten. Wer über die „Seufzerbrücke" hinweg war, fuhr jetzt beinahe „elektrisch". Wassernehmen in Erkner und Personalwechsel in Köpenick. Jetzt begann der Ernst des Lebens. 55 Minuten Fahrzeit für 55 Kilometer. Gepäckwagen hatten die Durchgangsgüterzüge nicht, der Zugführer befand sich mit auf dem Führerstand. Die Tenderklappen waren bereits offen. Nun hatte aber der Wannentender ebenso wie der Floridsdorfer Kasten die unangenehme Eigenschaft, die Kohle nicht nachrutschen zu lassen. Was half es, daß wir die Konstrukteure verfluchten... spätestens in Schönefeld begann der Heizer seine „Spaziergänge" im Tender, mußte die Kohle vorholen. 1600 Tonnen im 60er Plan — da hilft kein Zuckerzahn. Wenn dann so eine „altdeutsche" 52er schon eine Zeitlang aus dem Raw war, die Achsbuchsgleitplatten schon etwas abgenutzt waren, polterte sie bei 60 schon ziemlich. Dazu dieser Außenring, glatt wie eine Kegelbahn, keine Stelle, wo man etwas kneifen oder gar zumachen konnte. Wenn man dann einmal „schwach auf der Brust" wurde, waren unter Garantie alle Signale „grün" — nirgends ging es in eine Ecke, es schien, als wären wir der einzige Zug auf der Strecke.

In Michendorf hatte der Tender vielleicht noch zwei Tonnen Kohle. Jetzt die Einfahrt nach Seddin, die elende Steigung über die Autobahn... und das Wasser in der „Pulle" wurde immer weniger, vom Dampfdruck schweigen wir lieber. Mit Hängen und Würgen erreichten wir — und auch mit etwas Glück — die Einfahrgruppe von Seddin. Vielleicht verdanke ich auch nur dem Umstand, daß die Marke für den niedrigsten Wasserstand bei der 52er auf 110 statt wie üblich 100 mm festgelegt wurde — meine noch heutige Existenz.

Trostvoller Wendepunkt. Wieder 10 Tonnen „Merseburger" auf den Tender und der Führerstand war voller braunschwarzem Staub... Zeit für eine Tasse Kaffee und eine Bockwurst, die damals fünf Mark kostete... dann abölen, fertigmachen... Der Fahrplan kennt keine Gnade. 1700 Tonnen hat unser Gegenzug. Alles Exportsendungen, Abhängen ist nicht drin... Der Ablöser in Köpenick wird sich freuen, denn es geht bis zur Seufzerbrücke immer nur bergauf... Raus aus Seddin! Hinter der Autobahn bekommt der Zug das „Kullern", doch die Ausfahrt von Michendorf zeigt „Halt". Wir beide sagen etwas, was sowieso keine Zeitung druckt... Ein Personenzug überholt uns. Scheinbar mühelos schleppt die P 8 die neun dreiachsigen Personenwagen durch die Kurve... Da wären wir doch längst... sinnlos darüber zu diskutieren. Aber jetzt haben wir Ausfahrt. Nur ein Anfänger macht jetzt den Regler auf. Erst muß der Heizer sein Feuer fertig haben. Man meint, der Schornstein würde platzen, so drängen sich die Qualmwolken heraus. Die Dampfpfeife schrillt. Vorsichtig, die Schulter in die Fensterecke gelehnt, wird der Regler etwas aufgeschoben. Natürlich sind die „Hähne" offen, denn die 52er hat keine Überdruckventile, sondern nur Bruchplatten — die ersten Wagen bewegen sich. Wieder Regler auf, zu... die Schulter sagt dir, wieviel Wagen du jetzt angezogen hast, die rechte Hand am Fensterbrett... Fingerspitzengefühl sagt man dazu, wenn man merkt: Jetzt streckte sie sich, jetzt hat sie den ganzen Zug am Haken, jetzt braucht sie vollen Dampf... Es läuft etwas bergab bis Block Langerwisch — dann wieder die Kegelbahn. Die Schaufel scharrt auf der Tenderbühne, die Strahlpumpe gurgelt, die Zeiger auf den Manometern vibrieren, und es drehen sich die Räder, wie der Fahrplan es befiehlt.

Die Sonne scheint zaghaft in den Führerstand, als in Köpenick wieder die Ablösung aufsteigt. Natürlich haben wir den Stehkessel mit Öl abgerieben, die Scheiben geputzt, Schaufel, Hammer und Besenstiel sind mit Waschpaste weißgescheuert. Das einzige was in unseren Gesichtern weiß ist, sind Augen und Zähne. Der Ablöser übernimmt. „Alles klar?" — „Alles klar, kommt gut hin..."

Der Nachfolger hat es nicht leicht, doch er sagt nichts. Mit der S-Bahn fahren wir ins Heimat-Bw. Mein Linksaußen schläft. Die Finger seiner Hände sind noch leicht gekrümmt — er führt immer noch die Schaufel.

Wenn er jetzt aufwachen und ich vor ihm die Mütze abnehmen würde und „danke" sagen... Vermutlich meinte er brummend: Laß doch den Quatsch... Ein Held? Wieviele Helden hat die Eisenbahn... gezählt hat sie sie bestimmt nicht.

Langlauf auf der 52er — ein Vergnügen war es nicht. Aber geschafft haben wir es zusammen.

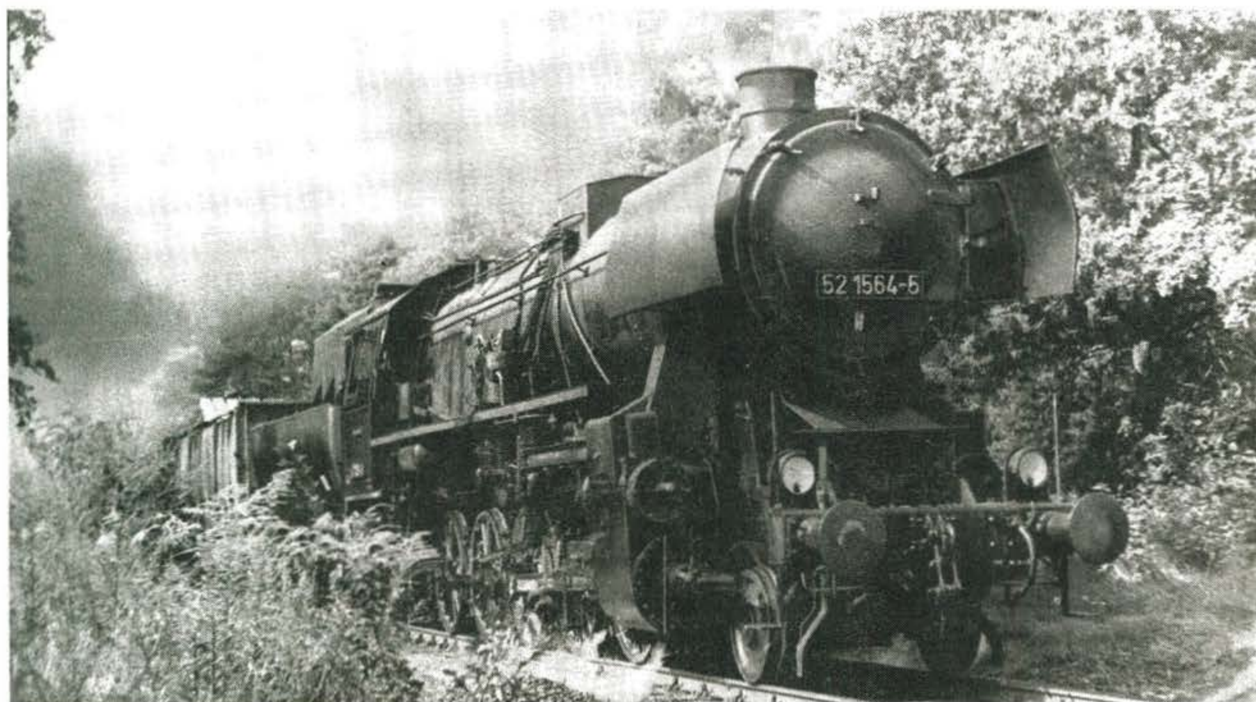


Bild 3 Güterzug mit der Lok 52 1564-5 in der Nähe von Zühlsdorf. *Fotos: I. Migura, Berlin*

HANS-HINRICH MERKEL und WERNER DIETMANN, Halle (Saale)

Meßwagen — interessante Spezialfahrzeuge der Eisenbahn

Wer aufmerksam den Eisenbahnbetrieb um Halle an der Saale beobachtet, kann fast täglich ungewöhnliche Züge sehen: ein oder mehrere Triebfahrzeuge, vereint mit einem oder zwei „Schnellzugwagen", die meist durch eine besondere Farbgebung auffallen. Es handelt sich dabei um sogenannte „Versuchszüge" bzw. „Meßfahrten" des Instituts für Eisenbahnwesen (IfE). Solche Züge können durchaus auch auf Modelleisenbahnen verkehren. Die geringen Zuglängen sind besonders für den Einsatz auf Anlagen mit kurzen Bahnsteiggleisen geeignet. Im folgenden werden daher einige Erläuterungen über das Vorbild gegeben.

Was man darüber wissen sollte ...

Das Fahrzeugversuchswesen ist so alt wie das Eisenbahnwesen selbst. Auch wenn der Wettkampf zwischen Lokomotiven, wie bei den historischen englischen „Lokomotivrennen" im Oktober 1829 bei Rainhill, nicht mehr üblich ist, müssen doch heute während der Versuchsfahrten neue Fahrzeugtypen und -bauteile erprobt werden. Der Variantenvergleich kommt bei Baugruppen durchaus noch vor. Er offenbart die Vor- und Nachteile verschiedener Lösungen. Die Deutsche Reichsbahn baute nach dem 2. Weltkrieg im Raum Halle—Leipzig ein neues Fahrzeug-Versuchswesen auf. Es entstand die ehemalige Fahrzeugversuchsanstalt Halle (S), in der zunächst nur Dampflokomotiven zur Verfügung standen. Heute werden hier alle neuen Schienenfahrzeuge auf Herz und Nieren geprüft. Außerdem wurde die frühere Versuchsstelle für Wagen in Delitzsch eingerichtet. Weitere Fahrzeugversuche erfolgen auf den Strecken der DR vom Kombinat Schienenfahrzeugbau mit seinem Stammbetrieb in Berlin-Bohnsdorf. Darüber hinaus existiert für Oberbaumessungen Ein Oberbaumeßwagen.

Diese Ausführungen beschränken sich aber auf die Versuchsfahrten mit Triebfahrzeugen und Wagen, die von der Sektion Fahrzeuge und Werkstätten des IfE durchgeführt werden.

Grundsätzlich bestehen Unterschiede zwischen Meßfahrten zur Untersuchung von Triebfahrzeugen, die mit „eigener Kraft" fahren können und von Wagen, die stets geschleppt werden. Brems-, Lauf- und Geräuschuntersuchungen an Triebfahrzeugen und Wagen werden prinzipiell gleichartig ausgeführt. Leistungsuntersuchungen sind nur bei Triebfahrzeugen notwendig (Bild 1). Allen Fahrversuchen gehen umfangreiche Standmessungen voraus, denen die Ausrüstung zum Streckenversuch folgt. Bei Vollerprobungen von Triebfahrzeugtypen werden fünf Meßgruppen eingesetzt:

— Bremserprobung (Meßwagen 3)
— Fahrzeuglauf (Meßwagen 4)
— Leistungsmessungen, getrennt für elektrische Lokomotiven (Meßwagen 1) und Diesellokomotiven (Meßwagen 2)
— Geräuschtechnische Erprobung (Meßwagen 5).

Diese Meßgruppen besitzen je einen Meßwagen als fahrbares Laboratorium. Äußerlich gleichen die Meßwagen etwa den üblichen Schnellzugwagen. Sie besitzen aber einen anderen Anstrich. Für den Meßwagenmeister und meist zwei Handwerker ist der Meßwagen ein ständiger Arbeitsplatz.

Meßwagen sind energetisch völlig selbständig, d. h. sie besitzen eine autonome Heizung und Elektroenergieversorgung, jedoch keinen Fahrantrieb. Sie dienen in erster Linie als Geräteträger für die oft umfangreiche Meßtechnik. In der Fahrzeugmitte befindet sich ein großer Meßraum mit 4 oder 5 Abteillängen, der aber nicht sämtliche Fenster des betreffenden Fahrzeugtyps aufweist. Dieser Platz wird für Schränke und Geräteträger genutzt.

Um dem eingesetzten Versuchspersonal mehrtägigen Versuchsfahrten gute Arbeits- und Lebensbedingungen zu bieten, besitzen die Meßwagen einen Aufenthalts- und Beratungsraum (2 bzw. 3 Abteillängen).

Ferner sind Abteile als Schlafkabinen, eine Küche, Werkstatt, Sonderabteile (Dunkelkammer, Lager u. a.) und selbstverständlich Waschraum sowie Toilette vorhanden.

Da heute bei umfangreichen Erprobungen unter Umständen zahlreiche Meßgeräte eingesetzt werden müssen, sind die Stromversorgung der Geräte und die Beleuchtung Hauptaufgaben der Meßwagentechnik. Unter den Wagenkästen befinden sich sowohl zahlreiche Akkumulatoren als auch ein leistungsfähiges Diesel-Generator-Aggregat. Die modernen Meßwagen des IfE sind für hohe Fahrgeschwindigkeiten ausgelegt.

Außerdem existieren noch einige sogenannte Beiwagen, die in erster Linie als Geräte- und Wohnwagen dienen. Im Notfall können sie jedoch auch als Meßwagenersatz verwendet werden.

Die Vorbereitung der Meßfahrten besteht im allgemeinen in der Anbringung der Meßwertgeber am Prüfobjekt. Dazu gehören u. a. Meßgrößenwandler, Strom- und Spannungswandler, Druckmeßumformer, Beschleunigungsgeber,

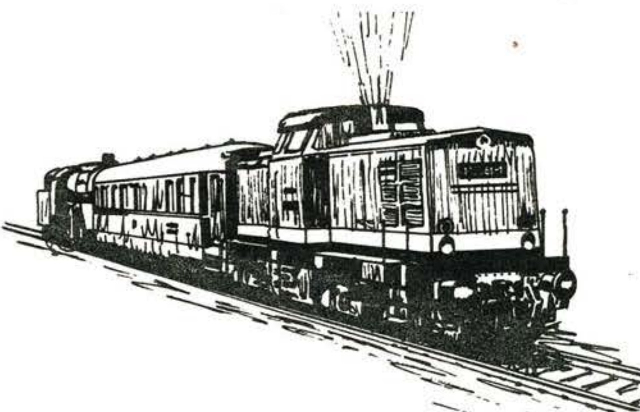


Bild 1 Erprobung einer Diesellokomotive mit Meßwagen und Bremslok (um 1970)

Dehnungsmeßtechnik und Mikroausrüstung. Die Verkabelung erfolgt bis zur Stirnwand des Meßwagens, der mit dem „Prüfling" meist fest gekuppelt ist. Oft kann deshalb nur in einer Fahrtrichtung gemessen werden. Ein Umrangieren eines Meßzuges am Ende der Versuchsstrecke ist nur sehr selten üblich. Meistens wird er als Wendezug zurückgefahren. Hierzu besitzen die Meßwagen an einem Ende einen vereinfachten Wendezugführerstand mit den vorgeschriebenen Zugspitzen-Einrichtungen, wie Spitzensignal, Typhon, Führerbremsventil und Sprechtechnik mit dem Triebfahrzeug.

Zur Standardausrüstung aller Meßwagen gehören neben den genannten Einrichtungen unter anderem sehr genau arbeitende (digitale) Geschwindigkeitsmesser und Gegensprechanlagen zur ständigen Verbindung aller im Versuchszug besetzten Stellen (Zuglok, Meßwagen, Bremslokomotiven, andere Prüfobjekte). Außerdem sind zahlreiche zu den Meßtischen im Meßraum führende Meßleitungen mit Spezialsteckdosen an den Wagenstirnwänden vorhanden.

Zur Belastung von zu prüfenden Lokomotiven werden bei reinen Meßfahrten „Bremslokomotiven" verwendet. Früher wurden dazu Dampflokomotiven der BR 19, 44 und 79 mit Riggenbach-Gegendruckbremsen eingesetzt. Heute finden

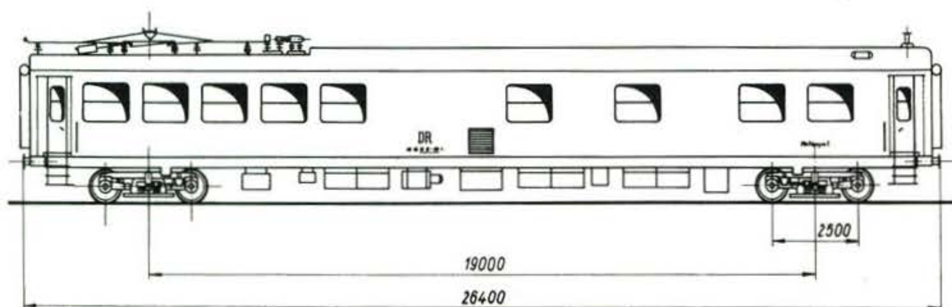


Bild 2 Meßwagen für elektrische Lokomotiven (1979), Seitenansicht rechts

die beiden Prototyplokomotiven 130101 und 130102 Verwendung. Mit ihrer elektrischen und stufenlos vom Meßwagen aus einstellbar hergerichteten Bremse wird eine optimale Bremskrafteinstellung ermöglicht.

Die Meßwagen

Die Vielzahl der Aufgaben zwang zum Bau von zweckgebundenen Meßwagen. In der Reihenfolge ihrer Numerierung, die übrigens zusammen mit dem Wort „Meßwagen" rechts an jeder Seitenwand angebracht ist, wird nun noch auf fünf dieser Spezialwagen eingegangen. Um die Angaben für den eventuellen Nachbau bzw. die Frisur vorhandener Modelle zu erleichtern, folgen bei jedem Wagen die Daten hintereinander in Kurzform:
Wagentyp, Drehgestelltyp, Länge über Puffer, Abteilnummern der beim Meßwagen nicht mehr vorhandenen Fenster, vom Wendezugführerstand aus gesehen und Farbgebung.

Meßwagen 1: Ellokmeßwagen (Bild 2)

Ursprungstyp: Typ X, Drehgestelle GP 200, 26,4 m, links ohne 3., 5. und 8. Fenster, rechts siehe Bild 2, creme-blau. Der Meßwagen besitzt über dem hinteren Drehgestell einen Stromabnehmer, mit 15 kV-Dachausrüstung, Dachdurchführungen und Dachleitungen. Er verfügt über eine eingebaute Zugkraftmeßeinrichtung. Durch den Stromabnehmer kann einer Ellok Energie zugeführt werden, wenn die Maschine mit abgesenkten Stromabnehmern fährt und über eine flexible Hochspannungs-Verbindung an den Meßwagen angeschlossen ist. Dadurch können im Meßwagen die aufgenommenen Ströme und Leistungen der Lok sehr exakt ermittelt werden.
Hauptaufgabe des MW 1 ist die Erprobung elektrischer Lokomotiven während der Versuchsfahrten, aber auch im Normalbetrieb vor verschiedensten Zügen. Als Beispiel eines Meßzuges möge die Reihenfolge: Ellok (z. B. BR 211), MW 1, 130101 und 130102 dienen. Die Ellok fährt mit eingezogenen Stromabnehmern, der MW 1 mit aufgerichtetem Stromabnehmer.

Meßwagen 2: Diesellokmeßwagen

Ursprungstyp: Typ Y, Görlitz VI, 24,5 m, links ohne 7., 8. und 9. Fenster, rechts mit allen Fenstern, creme-blau.
Der MW 2 besitzt Zugkraftmeßeinrichtungen zur leistungstechnischen Erprobung von Diesellokomotiven. Dafür sind Spezialmeßeinrichtungen besonders für Abgasanalysen, Temperaturen und Flüssigkeitsdurchsatz (Kraftstoff, Kühlmittel) vorhanden. Typische Meßzugzusammenstellung: V-Lok, MW 2, 130101.

Meßwagen 3: Bremsmeßwagen (Bild 3)

Ursprungstyp: Österreich, jetzt ähnlich Rekowagen mit schmalen Klappfenstern im Fensteroberteil, Görlitz VI, eingezogene Türen, 22,45 m, sämtliche Fenster vorhanden, an der vorderen Stirnwand mittig ein 1,2 m breites Fenster zur Versuchsbeobachtung, bordeauxrot. Der typische Versuchszug besteht aus einer Zuglok (häufig wird die 218019 (Bild 4) eingesetzt), dem MW 3 und dem „Prüfling".
Bremserprobungen von Lokomotiven finden meist ohne Meßwagen statt. Daher sind als Prüfobjekte nur Wagen üblich. Während der Streckenversuche werden die Bremseigenschaften der Wagen ermittelt. Eine entsprechende Auswertung erfolgt nur bei einer definierten Fahrgeschwindigkeit und anschließender Schnellbremsung.
Nach Stillstand des „Prüflings" und Zurückdrücken der zunächst weitergefahrenen Lok mit Meßwagen wird der Bremsweg bestimmt. Eine Nachbildung dieser Versuche auf Modelleisenbahnen könnte bei Lösung des Abhängeproblems u. a. zur Messung der Rolleigenschaften von Wagen dienen. Am MW 3 steht eine elektromagnetisch gesteuerte Kupplung zum Abhängen des „Prüflings" zur Verfügung.

Meßwagen 4: Laufgütemeßwagen

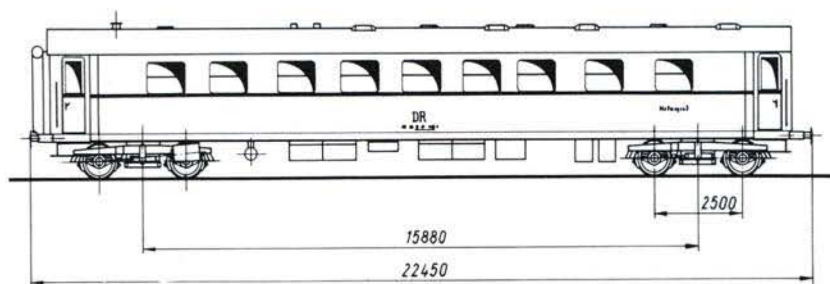
Ursprungstyp: Typ Y, Görlitz VI, 24,5 m, links ohne 7. Fenster, rechts ohne 7., 8. und 9. Fenster, creme-blau. Hauptaufgabe sind Messungen der Laufeigenschaften von Fahrzeugen, ein Forschungsgebiet, das bei der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten entscheidend ist. Typische Versuchszüge bestehen bei Messungen an Lokomotiven aus Lok und MW 4, bei Messungen an Wagen aus Zuglok (das war lange Zeit bei Schnellfahrten die Lok 18201, jetzt oft 218019 oder 250002), MW 4 und dem „Prüfling" (beliebige Wagen), die Bilder 5...8 zeigen Beispiele.

Meßwagen 5: Geräuschmeßwagen

Ursprungstyp: Schlafwagen 1939, eingezogene Türen, Görlitz V, 23,70 m, links ohne 7. und 8. Fenster, grün. Der Wagen dient Geräuschmessungen aller Art an Fahrzeugen, gelegentlich auch an stationären Anlagen. Die Meßzugzusammenstellung entspricht der des MW 4.

Betriebliche Abwicklung der Meßfahrten

Die Meßfahrten beginnen im Normalfall an einem Bahnsteig des Abgangsbahnhofes. Auch Meßzüge haben Zugnummern, die in einem Bedarfsfahrplan erfaßt sind. Bei Schnellfahrten mit Geschwindigkeiten über 120 km/h müssen u. a. rechtzeitig die Schranken geschlossen und freie Signalstellung über mehrere Blockabschnitte vorhanden sein. Besonders bei Fahrzeuglauf- und Geräuschmessungen werden Standardmeßabschnitte wegen der Reproduzierbarkeit der Ergebnisse benutzt. Die Bremsmessungen finden nur auf annähernd horizontalen und geraden Streckenabschnitten statt. Die Rückfahrt als Wendezug ist unproblematisch, vorausgesetzt am Meßzugende steht eine Bremslokomotive oder der Meßwagen. Notfalls muß der Meßzug umrangiert werden, wobei auch schon das Wenden des gesamten Meßzuges in einem Gleisdreieck praktiziert worden ist.
Auch die Meßfahrten sind Zugfahrten auf der freien Strecke. Die aus wenigen Fahrzeugen bestehenden Meßzüge werden zur Gewinnung betriebsnaher Ergebnisse bei Bedarf durch Ganzzüge ergänzt.
Es erscheint durchaus sinnvoll, auch auf Modelleisenbahnanlagen Meßwagen einzusetzen. Das kann besonders mit kurzen Meßzügen, in denen als Bremslokomotiven auch entsprechende antriebslose Modellokomotiven eingesetzt werden können, geschehen.



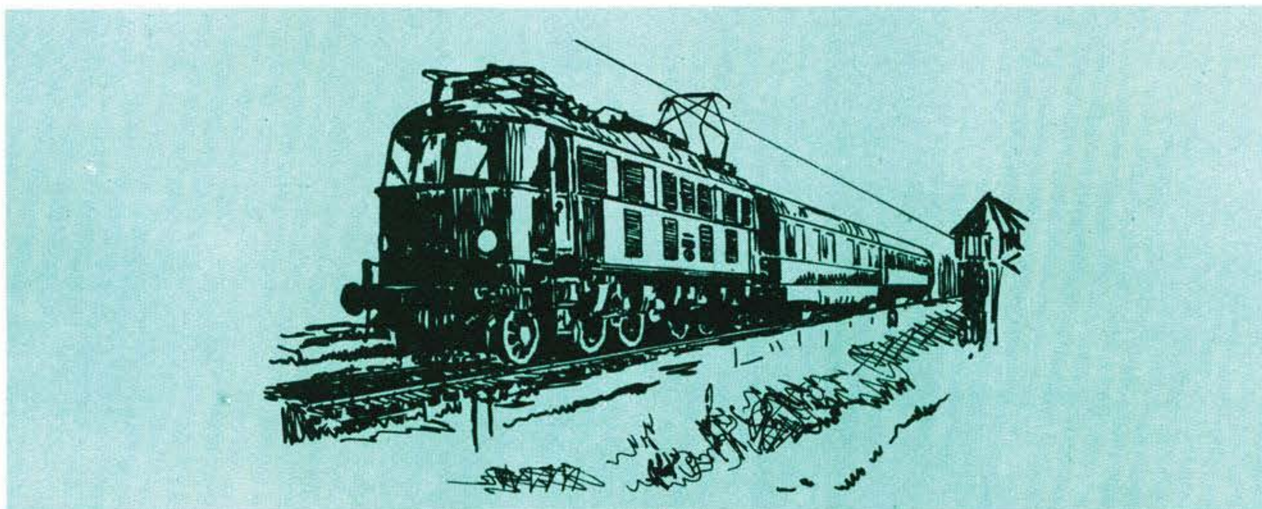


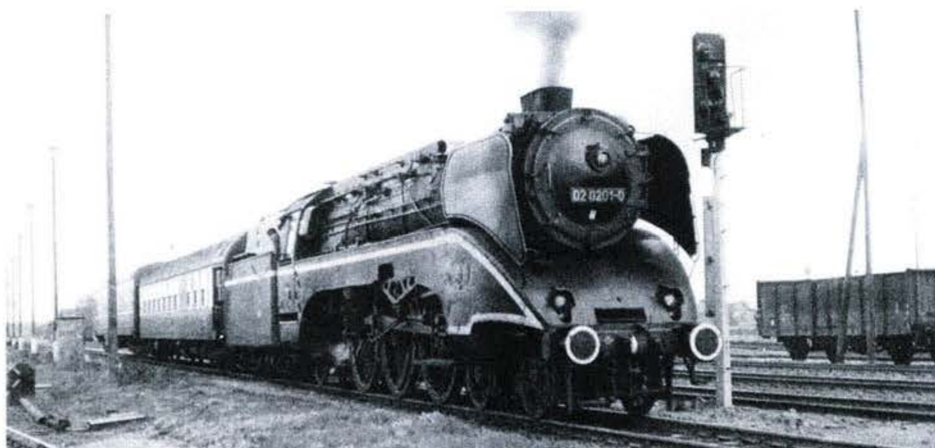
Bild 3 Meßwagen für Bremsen, Seitenansicht rechts

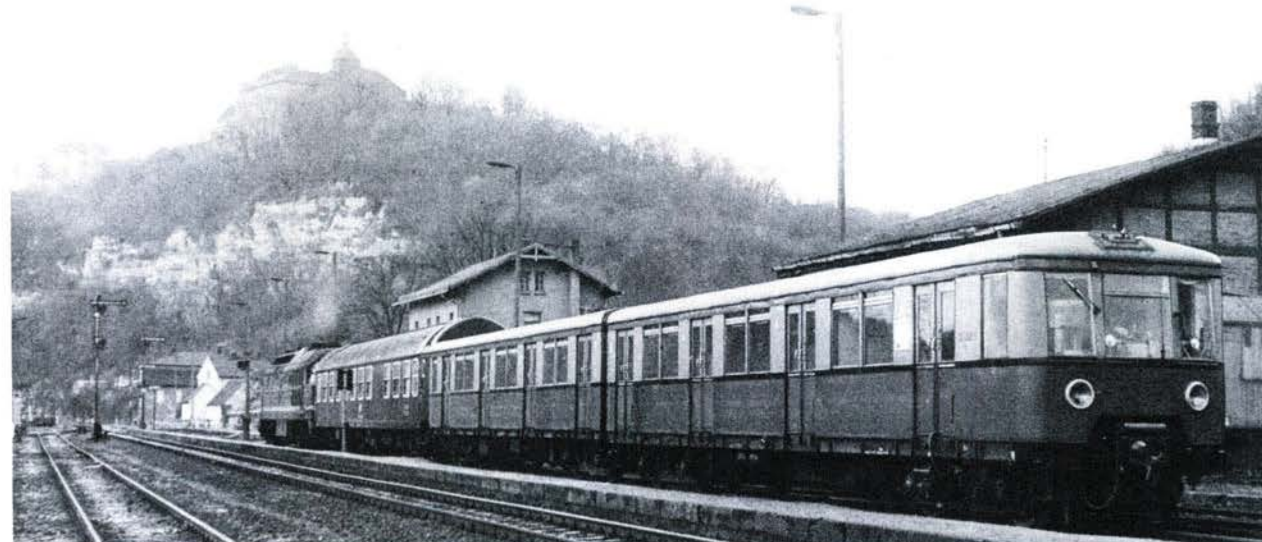
Bild 4 Ehemaliger Meßwagen für den Fahrzeuglauf mit der BR 218 und dem „Prüfobjekt"

Bild 5 Schnellfahr-Versuchszug mit BR 02, Meßwagen 4 und Weitstreckenwagen

Bild 6 Lauferprobung BR 277 mit Zuglok 132 und Meßwagen 4 auf der Strecke Camburg–Jena

Fotos und Strichzeichnungen: W. Dietmann, Halle





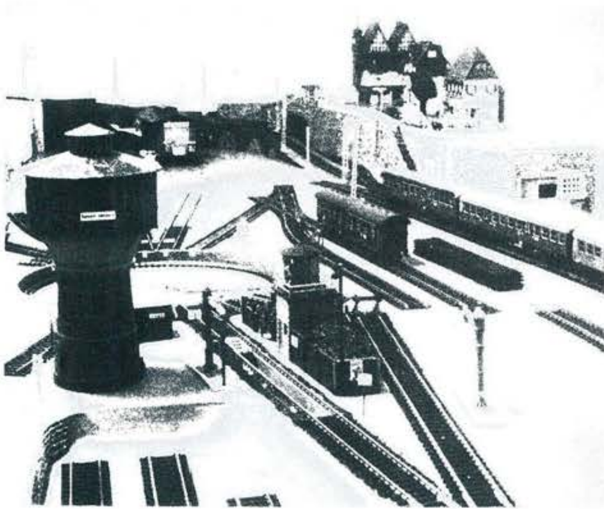


Abb. 1 Blick über das „Ende" des Kopfbahnhofes; oben links die Einfahrt zum Bergbahnhof

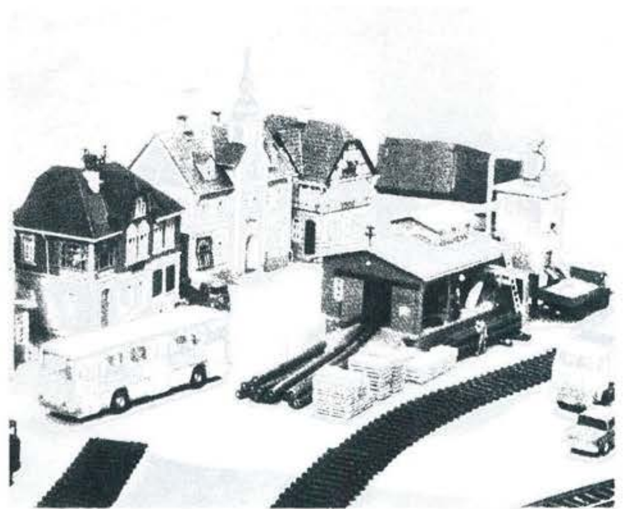


Abb. 2 Hier wird künftig ein Teil der „Stadt" gestaltet; rechts die Güterabfertigung

Kulisse
+200
+85,5
Straße
+160
+140
+230
+230
Straße
+50
-50
±0
+180
+60
±0
3600
±0
-14
+50
Schaltpult
+50
-50
-10
-14
±0
-14
±0
-34
+30
-14
Straße
-14
80
1900

Abb. 3 Perspektivzeichnung über die Lage der im Aufbau begriffenen Anlage

JOACHIM SCHROCK, Brandenburg

Eine H0-Kelleranlage

Meine H0-Anlage ist in einem Kellerraum stationär aufgebaut. Bei einer Anlagengröße von 3,6 m × 1,9 m konnte sogar noch ein kleiner Arbeitstisch untergebracht werden. In der Mitte hat die Anlage eine Öffnung von 2,1 m × 0,7 m erhalten, von der aus fast alles zugänglich ist. Insgesamt sind fünf Plattenteile vorhanden. Deutlich sichtbar sind die Sägeschnitte im 6 mm dicken Sperrholz, die entsprechend der Gleisführung und der Landschaftsform entstanden. Diese Schnitte verkleinern außerdem die Resonanzflächen und mindern damit den Körperschall. Der Bahnhof liegt in einer Höhe von 1 m über dem Fußboden, so daß der Zugbetrieb für den Betrachter gleichermaßen gut im Stehen oder Sitzen verfolgt werden kann. Der unter der Anlage befindliche Raum wird außerdem noch als Lagerfläche genutzt. Das Motiv beinhaltet eine zweigleisige Hauptbahn und eine eingleisige Nebenbahn. Die elektrifizierte Bergbahn beginnt am Ende des Kopfbahnhofes. Diese Strecke steigt bereits im Bahnhofsbereich an, um bei den übereinanderliegenden Wendeschleifen der Haupt- und Nebenbahn die erforderliche Durchfahrhöhe zu erreichen.
Die Wendeschleife der Nebenbahn liegt auf einem Niveau von + 50 mm. An der Überführung ergibt sich somit ein Höhenunterschied von 100 mm. Diese Höhe war aufgrund der hier vorhandenen Eigenbaubrücke mit hochliegender Fahrbahn erforderlich. Ich baute sie aus zwei Bausätzen des VERO-Fußgängerüberweges, dessen dicke Profile eher zu einer Brücke passen. Die Konsolen für den Laufsteg und die im Innern angeordneten Diagonalversteifungen wurden ebenfalls aus Teilen dieses Bausatzes hergestellt.
Insgesamt sind 32 Unterflur-Weichenantriebe vorhanden. Jeder Weichenantrieb ist an ein hölzernes Distanzklötzchen geschraubt. Letzteres dient einem U-förmig gebogenen Stelldraht gleichzeitig als Lager. An einem nach oben zur Stellschwelle der Weiche führenden längeren Drahtschenkel ist eine Stellstange vom Antrieb eingehängt worden. Die Laterne wird vom Antrieb abgezogen und stattdessen auf den Zapfen eine Verlängerung (Kugelschreibermine aus Plaste) aufgeschoben. Die gesamte Baugruppe läßt sich von unten in die nach einer Schablone gebohrten Löcher einführen und befestigen. Die etwas aufgebohrte Laterne steckt auf der Verlängerung und dreht sich beim Schalten der Weiche entsprechend mit.
Als Gleismaterial verwendete ich Modellgleis mit Neusilberprofilen. Lediglich für die Wendeschleifen ist PIKO-Gleismaterial eingesetzt worden. Alle sichtbaren Gleise sind mit gefärbten Korkstückchen geschottert. Für die Oberleitung der Bergbahn wurden neben den Flachmasten auch Turmmaste als Abspannmaste eingesetzt. Sie entstanden aus TT-Turmmasten, an denen ein Teil des oberen Gitterwerkes entfernt und dann ein abgefeiltes Auslegerstück eines Flachmastes eingeklebt wurde. So lassen sich auch zwei Ausleger nebeneinander ankleben. Alle Fahrleitungen sind 354 mm lang. Im Gleisbogen (R = 300) wurden sie in halber Länge abgewinkelt und an diesen Eckpunkten durch Abzugsmaste abgestützt. An den dazugehörigen Masten ist ein zweiter, schräg nach oben zeigender Halter angelötet, der das Tragseil der Oberleitung „abzieht". Die Abspannmaste erhalten später noch Spannwerk-Imitationen. Im Bahnhof sind nur die Gleise 1 (bis kurz hinter der Weiche nach Gleis 11) und 6 mit Oberleitung überspannt. Zum Drehen der Schlepptenderlokomotiven ist im Bw eine Drehscheibe vorgesehen. Sie ist ein z. Z. noch unvollständiger Eigenbau in Holzbauweise mit filigraner Gestaltung der wichtigsten Einzelheiten. Vorerst erhält sie noch keinen Elektroantrieb. Die elektrische Ausrüstung wird später unterhalb der Grube montiert und soll auf die Königswelle wirken. Der Lokschuppen verfügt über drei Stände. Er entstand in Pappbauweise unter Verwendung von Teilen zweier Mamos-Rechteckschuppen.
Die Anlage erhält an drei Seiten Kulissen. Vom Empfangsgebäude führt ein geschlossener Übergang zu den Bahnsteigen. Zwischen Gleis 1 und 10 befindet sich ein Gepäck- bzw. Expreßgut-Bahnsteig.
Schaltungstechnisch werden nur geringe Aufwendungen betrieben. Die in den Wendeschleifen eingefahrenen Züge bleiben stehen, bis sie durch Tastendruck abgefordert werden. Sind die Wendeschleifen besetzt, hält auf der Hauptbahnstrecke ein in Richtung Wendeschleife fahrender Zug vor der Tunneleinfahrt im Streckenblock. Eine Zugfahrt auf der Nebenbahn in Richtung Wendeschleife ist dann nicht möglich. Die Umpolung der Wendeschleifen besorgen Relais.
Im Bahnhofsbereich erfolgt die Fahrstromversorgung nach (1). Die Weichenstraßen werden über die Rückmeldekontakte der Weichenantriebe mit Fahrstrom in Abhängigkeit von der Weichenstellung versorgt. Die Strecken erhalten eine fest eingestellte Spannung, die von zusätzlichen Trafoanbauten nach (2) abgenommen werden.
Die auf der Bergbahn eingesetzte E 69 schiebt stets zwei Wagen zum oberen Bahnhof. Da sich die Originalradsätze im Reibungsbetrieb nicht bewährten, mußten je ein Radsatz mit Haftreifen und zwei zusätzliche Schienenschleifer von der handelsüblichen Autorennbahn für die sichere Stromabnahme verwendet werden.

Quellenangaben

(1) Kurz, H.: Die Stecktafel — Ein einfaches Mittel für die Fahrstromversorgung von Modelleisenbahnen
Der Modelleisenbahner 6 (1957) H. 8, S. 240

(2) Hampel, H.: Kombinierter Halb- und Vollwellenbetrieb
Der Modelleisenbahner 16 (1967) H. 7, S. 204

Dampflokeinsatz im Bw Saalfeld

Wie uns vor Redaktionsschluß bekannt wurde, werden voraussichtlich bis zum 15. Dezember 1981 sämtliche Lokomotiven der BR 01^5 und 44.0 abgestellt.
Inzwischen sind die 132 047 und 132 580 zur Bewältigung des schweren Güterverkehrs in diesem Bw eingetroffen. Weitere Maschinen dieser Baureihe werden noch erwartet.
Seit dem 23. November 1981 ist die Lok 41 1150 und ab 27. November 1981 die Lok 41 1125 in Saalfeld beheimatet. Beide Dampflokomotiven befinden sich bereits im Einsatz.
In den nächsten Wochen ist mit einer weiteren Zuführung von Loks der BR 41 aus dem Bw Oebisfelde zu rechnen. **Dre.**

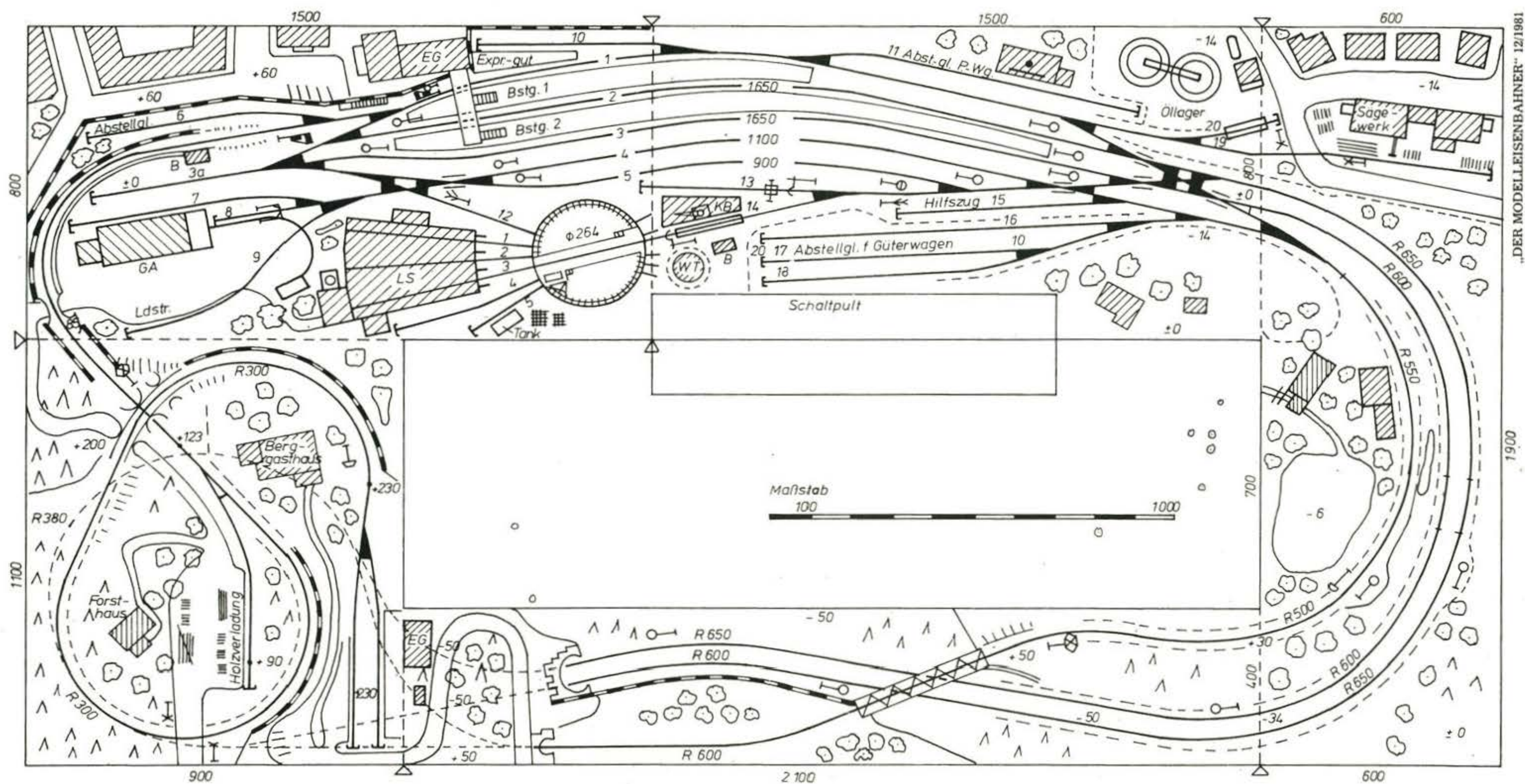


Abb. 4 Gleisplan der Anlage

Fotos und Zeichnungen: J. Schock, Brandenburg

LOTHAR WERNER, Hartmannsdorf

Bauanleitung für eine $H0_e$-Modell der Lok 994512 (Teil II)

Das Oberteil

Wir beginnen am besten mit dem Kessel. Er besteht aus einem Stück Messingblech, welches wir rollen und vorn etwa 15 mm zusammenlöten. Das Material hinter den Wasserkästen sägen oder schneiden wir wieder ab. Die Führerhausseitenwände werden aus 2 Teilen angefertigt. Unten befinden sich noch der Wasserkasten und die Tenderseitenwand. Beide verbinden wir durch Zwischenlöten der Tür. Es folgen nun Wasserkastenrückwand, -deckel, Tenderrückwand und Führerhausstirnwände. Beim Befestigen der oberen Seitenteile des Führerhauses ist auf die Stellung der seitlichen Öffnungen zur Tür zu achten. Es ist ratsam, beim Aussägen 0,5 mm nach beiden Seiten zuzugeben, um evtl. Korrekturen vornehmen zu können. Die Kanten feilen wir bündig und kleben nach der erfolgten Durchwölbung das Dach auf. Der Tenderaufsatz besteht aus einem Stück und wird an Tender und Führerhaus befestigt. Die Rauchkammer verstärken wir mit einem aufgeklebten Ring aus Cu-Folie. Aus Pertinax entsteht der Rauchkammersattel; das überstehende Material feilen wir nach dem Verkleben mit dem Kessel weg. Da das Oberteil an nur 3 Punkten auf dem Rahmen ruht, löten wir in die Tenderseitenwände innen 2 kleine Winkel an, mit denen sich die hintere Gehäusehälfte auf das Fahrwerk stützt. Jetzt wird das Oberteil probeweise auf das Unterteil gesetzt. Die Schnecke der Motorwelle befindet sich unmittelbar unter der Kesseloberfläche. Sollte sie jetzt dort am Kessel schleifen, so feilen wir sie nach vorn zu etwas konisch. Führt diese Maßnahme noch nicht zum Erfolg, arbeiten wir ein Oval in den Kessel ein und kleben dieses von oben mit einer bis zum Sandkasten reichenden Cu-Folie zu. Die geringe Erhöhung fällt gar nicht auf, wir haben dadurch aber einen Spalt von 0,4 mm für die Schnecke geschaffen. Lichtmaschine und Schornstein sind Drehteile. Letzteren löten wir auf ein gewölbtes, dem Kesseldurchmesser angepaßtes Blech, füllen die Kehle mit Zinn aus und kleben in die kleine Bohrung am oberen Schornsteinrand eine Öse aus Kupferdraht. Den Dampfdom können wir drehen, er läßt sich aber auch aus einem Rohr und einem 2-mm-Stück Messing (als oberen Abschluß) herstellen. 2 Spitzen von Kugelschreiberminen drehen wir etwas ab, durchbohren den Schaft je zweimal und fügen nach oben jeweils eine Stecknadelspitze ein. Die so entstandenen Ventile kleben wir von oben in den Dampfdom ein. Über der M2-Mutter unter der Brücke im Rahmen bohren wir ein 4-mm-Loch in den Kessel, setzen darauf den Sandkasten und zeichnen an diesem die genaue Lage der 2,5-mm-Bohrung für die Befestigungsschraube an. Den Schraubenkopf versenken wir im Sandkasten durch eine entsprechend tiefe Bohrung. Die Lichtmaschine wird mit der Konsole verlötet, und sie kann, mit 2 Bohrungen versehen, an den Kessel geklebt werden. Die Glocke stellen wir uns aus dem konischen Teil einer Kugelschreibermine her, kleben diese an die Führerhausstirnwand und stecken die Glocke mit dem Aufnahmestift hinein. Den Trichter verlöten wir zuerst mit dem fertig gebogenen Verbindungsrohr zu den Wasserkästen. Die Griffstangen und Trittstufen gewinnen wir wieder von einer Drahtbürste. Auf die Trittstufen wird ein schmaler Steg aus Kupferfolie geklebt oder gelötet. Wir befestigen beides mit EP11 am Führerhaus. Gleichfalls müssen beide Werkzeugkästen befestigt werden, die keinesfalls zu weit nach innen geraten dürfen, da sonst Schwierigkeiten beim Abnehmen des Gehäuses zum Zweck der Motorpflege entstehen können. Den Dachlukendeckel löten wir erst vorn auf, dann folgt die Stütze (Drahtbürste), und schließlich kleben wir die Einfassung auf. Der Deckel muß im aufgeklappten Zustand höher als die Lokpfeife sein. So schützen wir sie bei einem unbeabsichtigten Umfallen der Lok vor einer Beschädigung. Die Pfeife selbst entsteht auf folgende Weise: Auf eine Drahtborste wickeln wir ganz dünnen Kupferdraht, verlöten ihn und fräsen die kleine Nut mit Hilfe eines Metallaubsägeblattes hinein. Anschließend stecken wir das Ganze in das Führerhausdach und verkleben es von innen. Für die Fensterrahmen findet Kupferdraht in der Stärke von 0,4 mm Verwendung. Da die vorderen Rahmen in geöffneter Stellung verbleiben sollen, werden vorerst nur die hinteren und seitlichen Umrandungen von außen aufgeklebt. Die Rauchkammertür setzen wir aus mehreren Teilen zusammen. Danach fertigen wir das Handrad in zwei Arbeitsgängen:

Zuerst löten wir ein Kreuz und einen Ring aus dünnem Kupferdraht, kleben beide aufeinander, schneiden die überstehenden Drahtenden ab und kleben das Rad auf die Tür. Um den inneren Teil der Tür durchzuwölben, legen wir diese zuvor so auf eine Unterlage, daß sie sich genau über einem Loch von 5 mm Durchmesser befindet. Als Gegen-

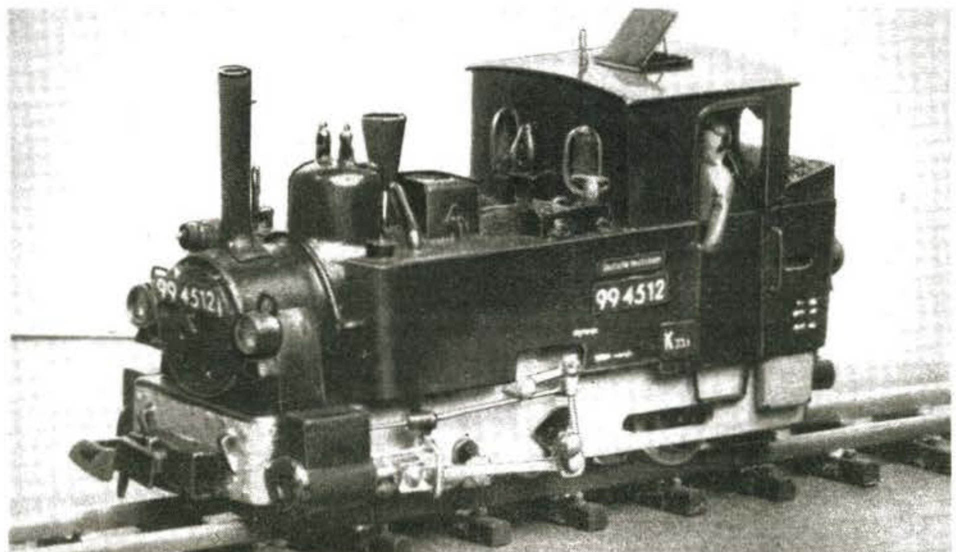


Bild 1 Modell der Lok 99 4512 (Vorder- und Heizerseite)

Bild 2 und Bild 3 Maßskizzen der Bauteile (Seiten 362 und 363)

Führerhaus - Einzelt.

Kohlenkastenaufsatz

Tenderrückwand

Wasserkastendeckel - u. rückwand

Materialstärke = Maß x

Tür

Führerhausdach

M 1:1

Glocke mit Konsole

hinter Führerhauswand löten

Werkzeugkasten

Dachluke

Lichtmaschine

Konsole f. L.

Lokpfeife

Öse einkleben

Hohlkehle aus Zinn

Sicherheitsventil 2x

in Wasserk. einkleben

Bef. - Flansch

Wassereinlaufrohre

Deckel aufkleben

W - Kasten

Schornstein

Bef. - Flansch

Dampfdom

Wassereinlauf

Trichter

Werkzeugkasten (aufr. Wasserkasten)

Deckel aufkleben

Cu ϕ 0,3

Handrad

Stützen anlöten und in Führerhaus kleben

Fensterumrahmung vorn hinten

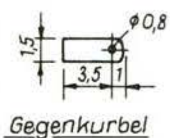
Nach Verkleben abfeilen

Rauchkammersattel

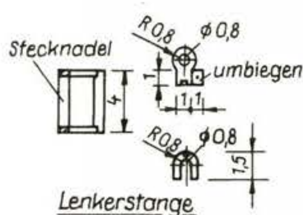
Rauchkammertür

Sandkasten

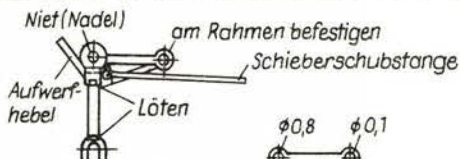
M 2:1



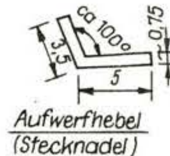
Gegenkurbel



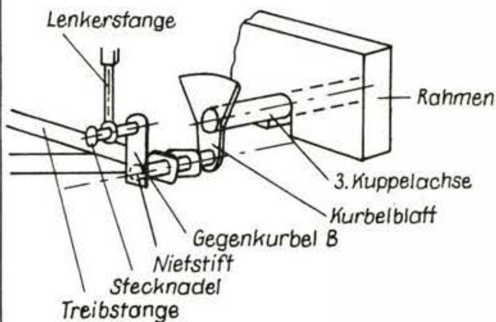
Lenkerstange



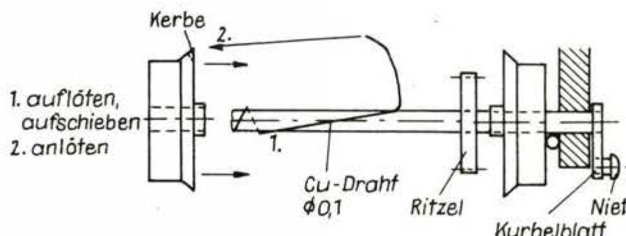
Lenkerhebel



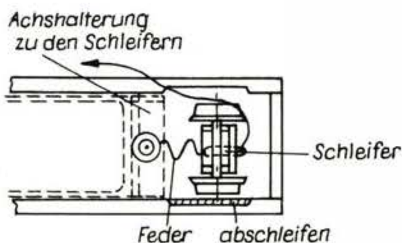
Aufwerfhebel (Stecknadel)



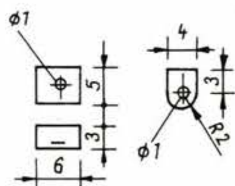
Alle Steuerungsteile im M 2:1

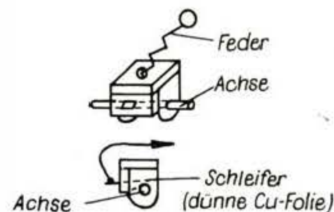


Radsatz M 2:1

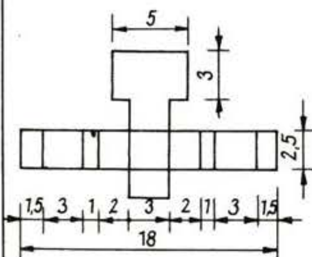


Befestigung des Nachläufers

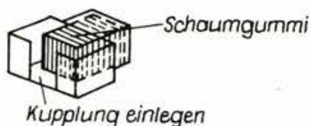


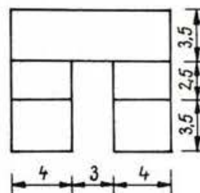


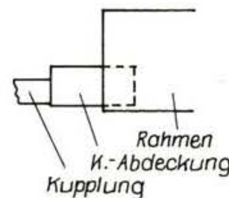
Nachläufer (Pertinax 1mm)



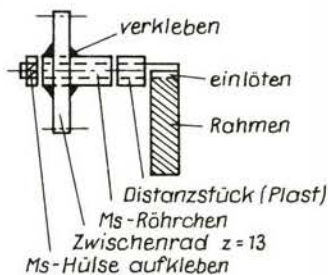
Kupplungslager 2×



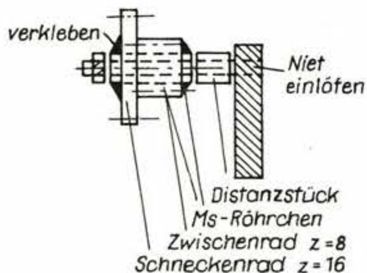




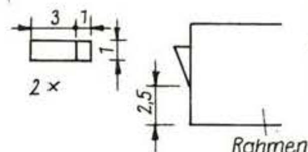
Kupplungsabdeckung 2×



Befestigung der Zwischenräder



Befestigung d. Schneckenrades



Tritte an vorderen Rahmenabschluß löten

stück nehmen wir ein an der Vorderfläche ballig gefeiltes Stück Rundmaterial und erzeugen mit einem leichten Hammerschlag die Wölbung. Die fertige Tür, mit dem Handrad versehen, kleben wir auf den Rauchkammerdekkel und fügen die Vorreiber (Knebel) aus Kupferdraht und Scharnierbänder aus dünnen Blechstreifen hinzu. Nun passen wir die Laternenhalter in die Rauchkammer ein und befestigen alles mit Kleber.
In die Einfüllöffnung der Wasserkästen stecken wir ein 2-mm-Messingrohr und kleben oben den Deckel mit vorher eingelötetem Knauf auf. Die Lage der einzelnen Rohrleitungen und Armaturen konnte lediglich auf Grund der vorhandenen Fotos bestimmt werden.
Hinter dem rechten Wasserkasten steigt eine Leitung auf und endet unter der Konsole der Glocke. Von der vorderen Bohrung der Lichtmaschine führt ein Rohr hinauf, durch die kleine Öse, zum oberen Schornsteinrand. Eine zweite Leitung, ebenfalls aus der Lichtmaschine kommend, endet hinter dem rechten Wasserkasten. Beide Stirnwände erhalten je eine Bohrung, in die linke löten wir waagerecht ein Stück Cu-Draht, von dort führt eine Verbindung über den Kessel hinweg zum rechten Kasten. Etwas unterhalb der Lichtmaschine zweigt eine weitere Leitung ab, endet unmittelbar über dem Deckel der rechten Einfüllöffnung nach einem Bogen. Die beiden Anschlußstutzen bilden wir durch 2 Windungen aus Kupferdraht nach. Die Sandrohre löten wir in den Flansch und kleben diesen am Sandkasten fest. Den Werkzeugbehälter biegen wir aus Kupferfolie, kleben ihn auf den linken Wasserkasten und füllen ihn mit diversem Werkzeug aus Blech, Hebeln und einer Ölkanne, für die wiederum eine Kugelschreibermine dient. Da das Gehäuse nur durch eine Schraube gehalten wird, ist es vorteilhaft, den vorderen Rahmenteil zwischen den Zylindern mit einer 1-mm-Bohrung zu versehen. Selbige führt im weiteren Verlauf bei aufgeschraubtem und genau ausgerichtetem Oberteil durch die untere Kesselwand. In den Rahmen kleben wir einen Stift, der etwa 1 mm übersteht und somit das Gehäuse fest arretiert.
Auf die Tenderrückwand löten wir die beiden Bleche sowie die Winkel für die Laternenhalterung. In den Tenderaufsatz wird ein Stück Stoff eingeklebt. Die Bekohlung führen wir mit Kaffeesatz durch.
Zwei erforderliche Entstördrosseln finden unter den Wasserkästen Platz, wir setzen sie soweit als möglich in Richtung Führerhaus. Die vorderen Drosselanschlüsse verbinden wir mit Rahmen und Schleifern, die Ausgänge werden einfach unter die Federbleche des Motors geklemmt. Wir sind dadurch jederzeit in der Lage, schnell den Motor auszubauen. Auf den Einbau eines Kondensators wird verzichtet, da Störungen des Fernsehempfangs nicht festzustellen sind.

Die Farbgebung

Den Rahmen streichen wir signalrot. Dabei ist es erforderlich, die Steuerung nochmals auszubauen. Gegenkurbeln, Zylinder und die vordere obere Rahmenabdeckplatte erhalten einen schwarzen Anstrich. Alle Steuerungsteile schaben wir nach Trocknung der Farbe wieder blank. Wer einen matten Farbton erzielen will, verwendet entweder Schultafellack oder mischt in die Nitrofarbe etwas Kinderpuder, was allerdings nicht übertrieben werden sollte, denn erstens bilden sich schnell kleine Klumpen, und zweitens haben unsere Dampflok-Vorbilder gar keinen so matten Farbton wie oft angenommen wird.
Den Kessel und die vielen Einzelteile streichen wir besser mit dem Pinsel, wohingegen die größeren Flächen mit einem Haarlacksprüher gespritzt werden. Einige Werkzeuge auf dem Wasserkasten schaben wir wieder blank, ebenso Griffstangen, Pfeife und Werkzeugkästen unter dem Tender. Diese Kästen streichen wir rot. Das Rot kann mit etwas schwarzer Farbe nachgedunkelt werden, da sich auch Ölreste, Ruß und Schmutz am großen Vorbild absetzen.
Die Lokbeschriftung wurde teils auf fototechnischem Weg hergestellt, die kleine Schrift besteht nur aus winzigen Senkrechtstrichen. Als Farbstoff wählte ich Latex-Weiß. Latex läßt sich in nassem Zustand beliebig oft mit Wasser wegwischen.
Den vorher von unten ausgebohrten Rauchkammersattel, den vorderen Teil der Wasserkästen und die Rauchkammer füllen wir mit Blei, achten aber darauf, daß die vorgesehenen Isolationen nicht beeinträchtigt werden. Die beiden Drosseln hüllen wir in Prenaband, freiliegende Drähte isolieren wir mit Duosan. Die Loklaternen bohren wir von unten ein und kleben sie auf die Halter. Sollten diese etwas in das Innere der Laterne ragen, sollten sie keinesfalls gekürzt werden, denn erst so entsteht der Eindruck „echter" Glühlampen.
Wir vergessen nicht, die vorderen Fensterscheiben aus Zelluloidfolie einzusetzen, die Rahmen von innen anzukleben und die hinteren Fenster mit einem Zelluloidstreifen zu verglasen.
Als letzten Arbeitsgang befestigen wir die Kupplung. Im vorliegenden Fall wurde die PIKO-N-Kupplung verwendet, sie wird durch ein kleines Stück Schaumgummi (als Ersatz für die Feder) nach vorn gedrückt und durch das Abdeckblech gegen Herausfallen gesichert. Selbstverständlich müssen Art und Höhe der Kupplung dem vorhandenen Fahrzeugpark angepaßt werden.
Wenn das fertige Modell mit einigen Wagen das erste Mal auf die Reise geschickt wird, werden wir sicher die aufgewendete Mühe schnell vergessen.

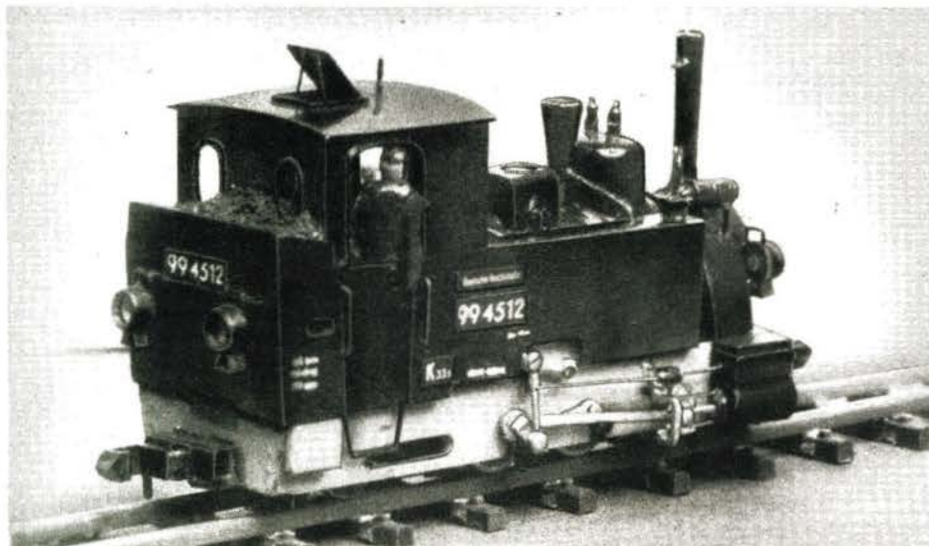


Bild 4 Modell der Lok 99 4512 (Hinter- und Lokführerseite)

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Ing. ROLF SCHINDLER (DMV), Dresden

Ein Straßenbahn-Triebwagen, der Geschichte machte (Teil II)

Vor 50 Jahren ging der „Große Hecht" in den Linieneinsatz

Beschreibung der technischen Ausrüstung des Triebwagens „Großer Hecht"

Zur Durchsetzung der im Teil I erläuterten Grundforderungen in der Praxis mußte nach konstruktiven Lösungen für den wagenbaulichen Teil und insbesondere für die elektrische Ausrüstung gesucht werden. Sie sollte gleichzeitig mit einem vertretbaren Aufwand verwirklicht werden.

Der wagenbauliche Teil

Die größere Anfahrbeschleunigung erforderte auch eine höhere Motorleistung. In dem unter dem Wagen zur Verfügung stehenden Raum wurden 4 Motoren installiert. Der Wagen mußte deshalb 2achsige Drehgestelle erhalten. Die Abfederung setzte sich aus den beiden, die Achsbuchsen verbindenden Achsbuchsfedern sowie der einfachen und querliegenden Wiegefeder zusammen. Mit dieser Ausführung konnte eine Verbesserung der Laufruhe erreicht werden.

Das Wagenuntergestell bestand aus Walzprofilen und war vollkommen geschweißt. Die Länge mit 14,3 m und der Wagengrundriß ergaben sich aus der Verwendung von Drehgestellen, der Unterfluranordnung des Fahr- und Bremsschalters, durch die besondere Ausführung der Fahrerkabinen und die Anordnung der Einstiege sowie Abschrägung der Plattformen durch den großen Überhang der Stirnfronten vom Drehzapfen.

Das Kastengerippe wurde in Pfostenbauweise mit Sonderprofilen der Fa. Christoph & Unmack und aus Walz- bzw. Blechquerschnitten bestehenden Gurtungen in geschweißter Ausführung hergestellt. Das Seitenwandtragwerk war als Fachwerk ausgebildet. Darauf schraubte man unter Zuhilfenahme eines Holzfutters die Blechverkleidung (1,5 mm dick). Zum Schutze des Fahrers bestand die Außenverkleidung der Stirnpartie aus 6 mm dickem Blech.

Da in dem Wagen kein fester Fahrgastfluß vorgesehen war, konnten jeweils auf der Vorderplattform Einfachtüren und auf der Hinterplattform Doppeltüren in der Form einflügeliger Schiebetüren eingebaut werden. Die Türen der Vorderplattform wurden mittels Seilzug vom Fahrer bedient; die der Hinterplattformen mußten von den Fahrgästen oder dem Schaffner selbst geöffnet bzw. geschlossen werden. Eine Besonderheit dieser Türen war die Tatsache, daß deren Entriegelung durch vertikal verschiebbare Türgriffe erreicht wurde. Zum Schutze der Fahrgäste und zur Abdichtung waren die Stoßkanten mit speziellen Hohlgummileisten versehen. Zur besseren Beobachtung des Fahrgastflusses an der vorderen Tür brachte man später neben dem Schiebefenster einen kleinen Außenspiegel und in den Fahrerkabinen Rückblickspiegel an.

Im Fahrgastraum wurden beidseitig sechs große Seitenfenster angeordnet, deren Oberteil bei entsprechender Witterung nach oben in das Dach geschoben werden konnte. Die Plattformfenster waren als Doppelfenster ausgebildet. Jeweils vorn rechts ordnete man ein Schiebefenster an, um eine zusätzliche Lüftung für den Fahrerraum zu erreichen und dem Fahrer das Weichenstellen mit Hand vom Wagen aus zu ermöglichen.

Durch klappbare Seitenwände konnte auf jeder Plattform der benötigte Fahrerraum aufgeklappt und in der mittigen Plattformhaltestange arretiert werden. Da aber immer nur eine Fahrerkabine nötig ist, waren diese Seitenwände so konstruiert, daß sie auch nach innen geknickt werden konnten und sich somit die jeweils hintere Kabine in zusätzlichen Fahrgastraum verwandeln ließ. Der Platz hinter den eingeklappten Seitenwänden war jedoch sehr knapp bemessen. Deshalb mußten in einer sinnvollen Reihenfolge vorher der Schaltarm nach vorn geschwenkt, die Pedale umgekippt und der Fahrersitz nach vorn geklappt werden. Der Fahrgastraum war nicht — wie damals üblich — mit Schiebetüren von den Plattformen getrennt. Deshalb wurden rechts und links jeweils vor der ersten Sitzbank sogenannte Windschutzwände angeordnet. Hier ist eine weitere Besonderheit zu vermerken: Die Halterungen der Windschutzwände, die als Griffstangen ausgeführt waren, besaßen im oberen Teil eine Schiebehülse, mit der sich Lüftungsschlitze zur Belüftung des Fahrgastraumes öffnen und schließen ließen. Die Sitzanordnung mit den beidseitigen, anschließend an die Plattformen angeordneten drei Längssitzen wurde so gewählt, um einen größeren Stauraum beim Fahrgastwechsel zu haben. Die übrigen Sitze waren in der Platzordnung 2 + 1 (Rücken an Rücken) angeordnet. Die Sitze wurden als Einzelsitze in Stahlrohrkonstruktion mit Lederbespannung ausgeführt. Alle Sitze waren nach vorn klappbar. Sie ermöglichten, da bei Bedarf nach vorn umklappbar, einen guten Zugang zu den 8 Sandbehältern und den Heizkörpern. Die mittleren Sitzbänke konnten auch herausgenommen werden, um den Fahr- und Bremsschalter von oben her warten und instandhalten zu können. Bei einigen Wagen erhielten die Sitze später eine Hartpolsterung. Um die im Handbetrieb zu betätigende Feststellbremse als kurzwegige Hebelbremse ausführen zu können — eine Handbremskurbel war ja aus Platzgründen nicht möglich — wendete man eine sogenannte Reibscheibenbremse mit Übertragung auf die Ankerwellen der Motoren an. Dabei wurde eine auf jeder Achse freilaufende Reibscheibe unter Anwendung einer mehrgängigen Spindel gegen eine fest mit dem Radstern verbundene Scheibe gepreßt.

Die großen Hechtwagen waren mit besonderen Schutzvorrichtungen ausgestattet, die unter den Plattformen eingebaut wurden. Sie bestanden aus einem Fangkorb und der Auslösevorrichtung (Taster genannt). Wenn ein Fremdkörper den Taster berührte, löste sich die Vorrichtung selbsttätig aus, und der schaufelförmige Fangkorb legte sich auf die Straßendecke und fing dabei den Körper auf. Zum weiteren Schutz waren die Drehgestelle mit Schutzrahmen versehen.

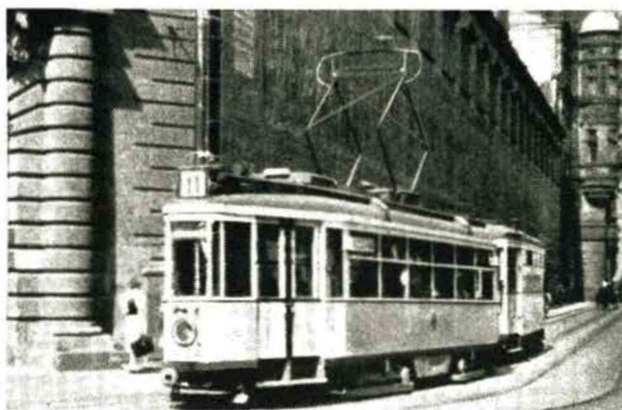


Bild 1 Triebwagen 1724 auf der Linie 11 in der Augustusstraße bei der Vorbeifahrt am Eingang zum ehemaligen Stallhof

Die elektrische Ausrüstung

Technisch sehr interessant war jedoch an dem Hechtwagen das fernbedienbare und vielstufige Schaltwerk, mit dem die Forderung nach einer hohen Anfahrbeschleunigung durch das Trennen der Fahr- und Bremswalzen möglich wurde. Die Anzahl der Fahrstufen konnte von den damals üblichen Perronfahrschaltern mit maximal 16 Stufen (meist 5–6 Reihen, 4–5 Parallelfahrstufen und 5–7 Bremsstufen) auf 32 Stufen (9 für Serien-, 7 für Parallelschaltung und 16 Bremsstufen) vergrößert werden. Das gesamte Schaltwerk war mittig unter dem Wagenboden untergebracht. Dies kam der Massenverteilung und der Kabelverlegung sehr zugute. Die Steuerung der Schaltvorgänge erfolgte von der Fahrerkabine durch Druckknöpfe erstmals indirekt. Der bereits erwähnte Schwenkarm enthielt die Steuerknöpfe: „Fernauslöser des B-Automaten", „Serie", „Parallel", „Vorwärts" (vom Fahrer aus gesehen). Der Umschaltknopf „Rückwärts" befand sich an der Stirnwand vor dem Schwenkarm und war später zum Schutz gegen unabsichtliches Betätigen mit einer Schutzkappe versehen. Die Schaltung funktionierte wie folgt: Durch Niederdrücken einer der Steuerknöpfe für Serie oder Parallel wurde durch einen Kernzugmagneten der Fahrschalter über einen Kettenantrieb betätigt und dabei gleichzeitig eine Rückzugfeder gespannt. Der Kern dieses Magneten war als Kolben ausgebildet und betätigte über einen Ölkreislauf den sogenannten Stromwächter, der durch eine Begrenzungsdüse die Sinkgeschwindigkeit des Kolbens beeinflußte. Er begrenzte somit bei hohem Anfahrstrom, also bei stark belasteten oder in der Steigung anfahrende Wagen, die Schaltgeschwindigkeit unabhängig vom Fahrer. Auf diese Weise verminderte man die Beanspruchung des Antriebes und schützte die Unterwerke vor Überlastungen. Um insbesondere bei schwierigen Witterungsverhältnissen ein stufenweises Anfahren zu ermöglichen, besorgte ein Schnappmagnet das kontaktweise Schalten. Des weiteren wirkte auf die Fahrschalterwelle ein Rastenmagnet, der die jeweilige Schaltstufe festhielt. Um dies dem Fahrer zu signalisieren, ertönte während des Durchschaltens der Widerstandsstufen

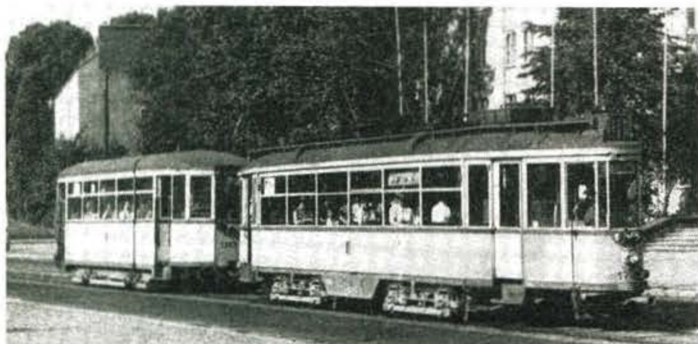


Bild 2

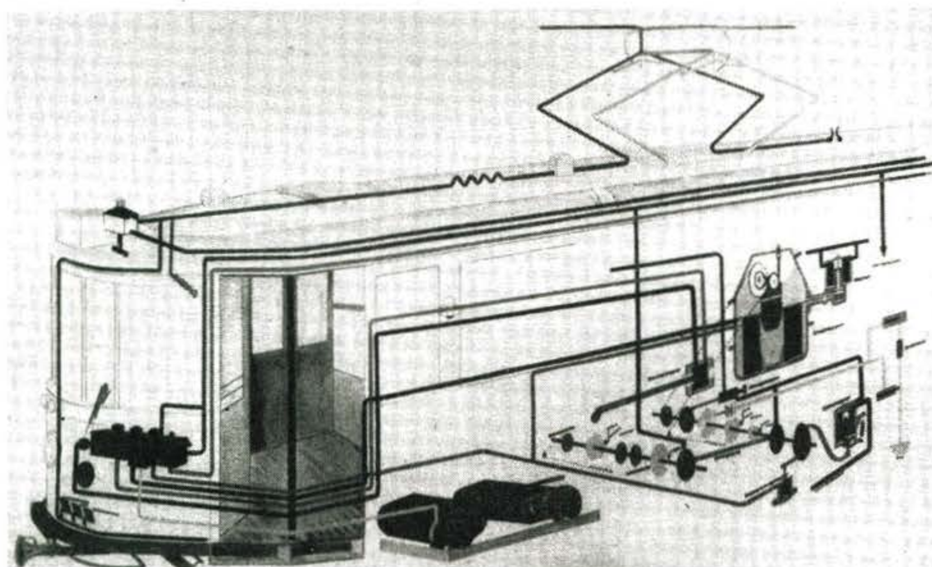


Bild 3

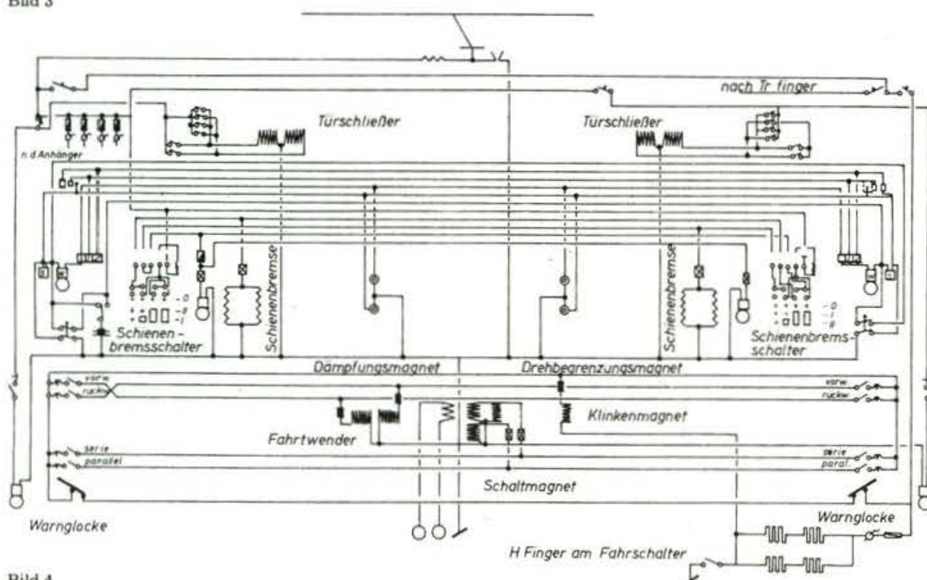


Bild 4

Bild 2 Hechtwagenzug auf der neuen Linie 11 (Haltestelle Reichenbach Straße)

Bild 3 Prinzipschaltschema des „Großen Hechtes"

Bild 4 Schaltbild

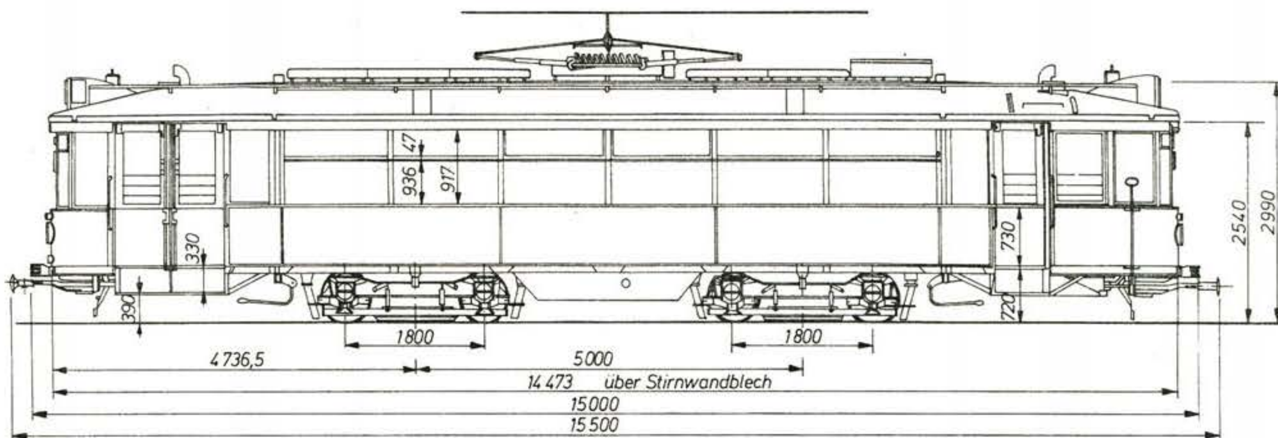


Bild 5 Maßskizze

Technische Daten des Triebwagens „Großer Hecht"

Baujahr:	1930-33, 1954	
Platzanzahl:	insgesamt 112[1], davon 36 Sitzplätze 76 Stehplätze[1]	
Länge über die Rammbohlen:	15000 mm	
Breite:	2150 mm	
Gesamthöhe:	rd. 3000 mm	
Lichte Höhe im Inneren:	2250 mm	
Höhe des Fußbodens über S.O.:	700 mm	
Länge des Untergestells:	14300 mm	
Drehzapfenabstand:	5000 mm	
Drehgestellradstand:	1800 mm	
Raddurchmesser:	650 mm	
Leermasse:	21 t	
Fahrmotoren:	Typ:	GBv 237 H
	Anzahl:	4
	Leistung:	je 55 kW
Anfahrbeschleunigung bei trockenen Schienen und unbelastetem Wagen auf ebener Strecke (nach /1/):	1,1 m/s²	[2]
erreichte Höchstgeschwindigkeit	60 km/h	[2]

[1] Früher wurden 72 Plätze bei 36 Stehplätzen angegeben.
[2] Diese Werte werden in der Literatur unterschiedlich vermerkt.

in der Fahrerkabine ein Summer. Durch „Antippen" des Bremspedals wurde der Steuerstrom des Fahrschalters unterbrochen und die Rückzugfeder brachte ihn in die Nullstellung zurück. Beim weiteren Niedertreten des Pedals trat die elektrodynamische Betriebsbremse in Kraft.
Für die Gefahrenbremsung waren in jedem Drehgestell zwei elektromagnetische Schienenbremsen vorgesehen, die über ein Fußpedal (links) in Abhängigkeit vom Pedalweg gruppenweise zu betätigen waren. Laut Betriebsanweisung mußte gleichzeitig damit das mittlere Pedal für die Sandstreuvorrichtung mit dem linken Fuß bedient sowie der Druckknopf für die Fernauslösung des B-Automaten niedergedrückt werden. Aus diesen Vorschriften ergab sich auch die typische Haltung der Hechtwagenfahrer.
Zur Erfüllung der Grundforderung an den Wagen machten sich natürlich auch leistungsfähige Fahrmotoren erforderlich. Beim Prototyp kamen zunächst vier 550 V-Tatzlagermotoren mit einer Leistung von je 45 kW zum Einbau. Aufgrund der Erfahrungen aus dem Erprobungseinsatz erhielten die folgenden Wagen Halbspannungsmotoren (275 V) mit einer Leistung von je 55 kW. Die Fahrmotoren waren so geschaltet, daß die zwei Motoren eines jeden Drehgestells eine Motorgruppe bildeten. Bei Bedarf konnte dadurch jede Gruppe für sich abgeschaltet werden und der Wagen, mit einer Motorgruppe fahrend, die Strecke räumen.
Da sich die bisher üblichen Fußtretwarnglocken für die schnellen Hechtwagen nicht eigneten, kamen elektromagnetische Stößelwarnglocken mit einer besonderen Klangfarbe zum Einsatz. Die Betätigung erfolgte über eine Kippleiste, die rechts am Schwenkarm über dessen gesamte Länge angebracht war.
Zusätzlich zu den bereits erläuterten Steuereinrichtungen wurde links neben den Steuerknöpfen am Schwenkarm der Weichenstellknopf plaziert.
Zur Vereinfachung der Gesamtbedienung des Wagens war der Schwenkarm außerdem mit einem sogenannten Walzenschalter gekoppelt. Durch ihn schalteten sich beim Aufbau bzw. beim Zusammenlegen der Fahrerkabine der Scheinwerfer, die Beleuchtung der Kabine bzw. des Perrons und die Weichenlampe selbststätig um. Alle geschilderten Maßnahmen im Bereich des Fahrerraumes führten erstmalig dazu, daß der Fahrer beim Wechsel des Standes keine Gerätschaften mitzunehmen brauchte.
Das Licht des Scheinwerfers konnte — und das war auch eine Neuerung — von Stadt- (Abblend-) auf Fernlicht mittels eines an der Schalttafel angebrachten Zugknopfes verstellt werden. Mit dem Einbau der Kleinspannungsanlage wurde er durch ein Zündschloß ersetzt.
Auf der Schalttafel waren auch noch ein Ampere- und ein Tachometer angeordnet. Die Beleuchtung des Fahrgastraumes erfolgte zunächst durch Glühlampen. Nach der Generalreparatur war eine durch Kombination von Leuchtstoffröhren in Verbindung mit Glühlampen vorhandene Anlage in Betrieb.
Die Heizung des Fahrgastraumes erfolgte über 10 Heizkörper mit Fahr- und Bremsstrom. Die Fahrerkabinen wurden mit Frischstrom beheizt (Fahrerraum- und Scheibenheizung).
Alle die zur Schaffung dieses bedeutenden Straßenbahnwagens dargelegten Neuerungen haben nicht verhindert, daß der „Große Hecht" heute Geschichte ist. Eine weitere Instandhaltung der Wagen für den planmäßigen Linieneinsatz war aufgrund ihres Alters aus ökonomischen Gründen nicht mehr möglich.



Bild 6 Vorbereitung zum Ausrücken im Straßenbahnhof Coswig anläßlich des Straßenbahnkorsos zum 25jährigen Bestehen des Verkehrsmuseums Dresden im September 1977

Fotos: Sammlung R. Schindler (2), Dresden, K. Brust (1), Dresden, W. Rumprecht (1), Dresden
Zeichnungen: Sammlung R. Schindler (2), Dresden

Zu unseren Beiträgen „Zur Geschichte und Entwicklung der Erfurter Straßenbahn" (Hefte 7 und 8/1981) teilt uns der VEB (K) Erfurter Verkehrs-Betriebe u. a. mit:

„Weder war 1979 noch ist gegenwärtig ein Projekt zur Streckenverlängerung nach Bindersleben vorgesehen... 1978 war nicht die vorläufig letzte Streckenverlängerung. 1979 erfolgte der Neubau der Zwischenwendeschleife Melchendorfer Straße als Ersatz für die Schleife Käthe-Kollwitz-Straße und die 1. Etappe der Straßenbahnverlängerung Südost. Zum 1. Mai 1981 wurde die 2. Etappe zum Wohngebiet Kleiner Herrenberg bis zur Wendeschleife Kranichfelder Straße in Betrieb genommen." Zur Zeit wird an der 3. Etappe, die bis zum Gleisdreieck Wiesenhügel führt, gebaut. Auf Grund des redaktionellen Vorlaufs konnte dies bei unseren Veröffentlichungen nicht berücksichtigt werden.

Herr Kurt Zeising aus Zerbst schreibt uns:

„Die Erinnerungen des Lokführers Jochen Kretschmann an „seine P8 38 1523 vom Bw Berlin-Lichtenberg (der modelleisenbahner, Heft 9/81) veranlaßt mich, einer anderen Berliner P8 einige Zeilen zu widmen.
Vor dem 2. Weltkrieg sah ich sie ein- bis zweimal wöchentlich aus der fahrenden S-Bahn, wenn sie zwischen 5.30 und 6.30 Uhr vor einem Personenzug vom Bahnhof Friedrichstraße kommend ihrem Zielbahnhof — dem Schlesischen Bahnhof (heute Ostbahnhof) — zustrebte. Von wo der Zug schon so früh kam, weiß ich nicht. Die 38 2067 war in Karlshorst beheimatet, hat also die Züge gefahren, die Berlin über die Stadtbahn in Richtung Westen verließen. Sie dürfte also vorwiegend auf der Strecke Berlin—Belzig—Wiesenburg—Güterglück—Güsten—Sangerhausen eingesetzt worden sein. Was mich jedoch überraschte und dafür sorgte, daß ich diese Lok besonders in Erinnerung habe, war die Feststellung, daß sie später allein D-Züge fuhr. In den Sommermonaten 1943 sah ich sie drei- bis viermal vor den damals täglich überfüllten D-Zügen Berlin-Stadtbahn—Köln, die sie über Stendal bis Hannover fuhr. Von dort brachte sie dann wieder allein den D-Zug nach Berlin zurück, der die Kurswagen aus Hoek van Holland mitführte. Ich habe nachdem von der 38 2067 nichts wieder gesehen und gehört, würde aber heute noch gern wissen, wo und wie, wo und bis wann sie nach 1945 noch zum Einsatz kam."

Freund Clemens Hahn, Ilmenau, läßt uns wissen:

„Wie die letzten Ausgaben gefiel mir auch das Heft 10/1981 sehr gut.
Zum Beitrag ‚Abschied im Bw Stendal' möchte ich Ihnen jedoch folgende anderslautende Mitteilung machen: Noch ist das Bw Stendal nicht dampffrei. Entgegen dem ursprünglichen Vorhaben setzt das Bahnbetriebswerk auch noch im Winterfahrplan Dampflok der Baureihe 50.35 ein. Gegenwärtig sind sechs 50er im Bw Stendal stationiert. Drei Maschinen sind abgestellt; die 50 3666, 50 3671 und 50 3682 sind weiterhin in Betrieb. Regelmäßige Umläufe bestehen zwar nicht mehr. Die Wartungs- und Reparaturarbeiten werden jetzt im Bw Salzwedel ausgeführt, wo ebenfalls noch Lokomotiven dieser Baureihe vorhanden sind."

Lauf dich gesund — auf alten Bahndämmen

Das nunmehr dritte Jahr wandern Sport- und Naturbegeisterte aller Altersschichten unter Federführung der BSG Rotation Berlin-Mitte im Deutschen Verband für Wandern, Bergsteigen und Orientierungslauf der DDR



Für unsere jüngeren Leser: Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg

(DWBO) und ihres rührigen Wanderleiters und Initiators, Dr. Wolfgang Pagel, auf alten, inzwischen stillgelegten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg. 20, 40, 60, 80, ja, sogar 100 Kilometer betragen die einzelnen Streckenabschnitte, die jeder nach Kondition und Interesse individuell oder in Gruppen zurücklegen kann. Was viele Eisenbahnfreunde vielleicht schon in ihrer „Jugendzeit" heimlich oder zu zweit probiert haben, entlang vergessener oder zugewachsener Bahndämme zu „krauchen" — auch die Autoren können sich da nicht ausschließen — geschieht nun durch die BSG Rotation Berlin-Mitte in organisierter Form. Es lag daher nahe, daß sich die Sportfreunde mit den Eisenbahnfans im DMV und speziell mit der Berliner Arbeitsgemeinschaft 1/11 „Verkehrsgeschichte" verbündeten. In gemeinsamer Arbeit werden die Streckenführungen ausgesucht sowie Informationen zur Lage, Geschichte und zum Verkehr der speziellen Bahnlinien erarbeitet. Jeder Teilnehmer an den Wanderungen erhält so am Start ausführliches Material zur Heimatgeschichte, zu den Wanderrouten und verschiedene Kartenskizzen. Am Ziel winken eine Sportwanderurkunde und ein originelles Souvenir. Übrigens: Das notwendige Startgeld ist auch für DMV-Mitglieder ermäßigt.
Ging es 1981 entlang den ehemaligen Strecken der Ost- und Westhavelländischen Kreisbahnen von Brandenburg über Nauen bis nach Velten, so steht für 1982 das Gebiet zwischen Neustrelitz—Woldegk—Fürstenwerder und Templin auf dem Plan. Gewandert wird bei jedem Wetter und zwar am Sonnabend, dem 20. März 1982. Dann geht es u. a. entlang von Bahndämmen der ehem. Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn, den Prenzlauer Kreiskleinbahnen sowie der Reichsbahnstrecke Templin—Fürstenwerder. Und daß die Landschaft um Feldberg außerordentlich viele Reize birgt, weiß wohl jeder heimatgeschichtlich Interessierte. Wir rufen deshalb recht viele Eisenbahnfreunde auf, sich einmal an dieser „ungewöhnlichen" Form unseres gemeinsamen Hobbys zu beteiligen. Genaue Informationen, einschließlich Startmeldung, sind in der Ausschreibung enthalten (über Postanschrift Dr. W. Pagel, 1404 Borgsdorf, Berliner Straße 58 mit frankiertem Rückumschlag) und die Anmeldung sollte bis spätestens zum 26. Februar 1982 erfolgen.

Roland Ebert und Dr. Hans-Joachim Pohl,
AG 1/11 „Verkehrsgeschichte"

Vom Blechspielzeug zur Modelleisenbahn

Eine interessante Sonderausstellung im Verkehrsmuseum Dresden

Noch bis zum 30. Dezember 1981 ist diese bisher viel besuchte Schau zu sehen. Viel Mühe und Fleiß steckt dahinter, was da auf einer Fläche von 800 m² in 46 Vitrinen mit einer Vielzahl von Modellen und an 30 Text- und Bildtafeln über die Entwicklung vom Eisenbahnspielzeug bis zur detailgetreuen Modelleisenbahn unserer Tage zu sehen und zu bestaunen ist.

Die Ausstellung gliedert sich in zwei große zeitliche Abschnitte:

Von 1838 bis 1940 — vom Blechspielzeug bis zu den Anfängen der Modelleisenbahn und
von 1945 bis 1981 — Entwicklung der Modelleisenbahn in der DDR.

Die Palette der ausgestellten 1729 Exponate zum 1. Zeitabschnitt (Fahrzeuge, Gleise, Weichen und Zubehörteile) reicht von den ersten Nachbildungen der Eisenbahn in Zinn und Holz über die serienmäßige Herstellung von Blechspielzeug bis zu den neuesten Erzeugnissen unserer volkseigenen Modellbahnindustrie.

Zu den interessantesten Exponaten gehört eine 1887 gebaute amerikanische Dampflokomotive mit Personenwagen. Das ausgestellte Modell ist das erste, welches bereits als Spielzeug bezeichnet werden kann. Die Lokomotive hat einen außenbeheizten Kessel mit Spiritusfeuerung nur für die Geradeausfahrt, Spurweite 85 mm, gebaut bei der Firma Schönner, Nürnberg (eines der ganz wenigen, evtl. sogar das einzige auf der Welt noch vorhandene Originalmodell).

Das älteste Modell ist ein Zug aus Zinnblech von 1850. Die Inschrift „Weihnachten 1839" weist den Guckkasten mit Blick auf die Ludwigsbahn Nürnberg—Fürth als absolut historisches Exponat aus.

Schwerpunkt der Ausstellung im Modellbahnsaal ist die Darstellung der Entwicklung der Modelleisenbahn in der DDR. Die insgesamt 1220 ausgestellten Exponate (ohne rollendes Material der Modellbahnanlage) sind eine fast lückenlose Sammlung aller seit 1945 auf dem Gebiet der DDR produzierten Spielzeug- und Modelleisenbahn-Erzeugnisse. Darunter auch das neueste Modell aus Zwickau, die BR 106.2-8 der DR.

Für groß und klein ist der Besuch dieser Ausstellung ein nachhaltiges Erlebnis. Allen, die zum Gelingen beigetragen haben, deshalb ein herzliches Dankeschön.

P. J.

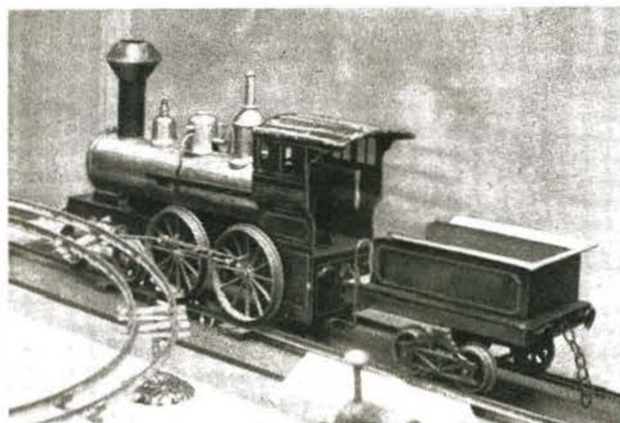


Bild 1 Diese amerikanische Dampflok wurde 1887 von der Firma Schönner in Nürnberg gebaut. Es ist möglicherweise das einzige noch vorhandene Original dieser „Modellok".

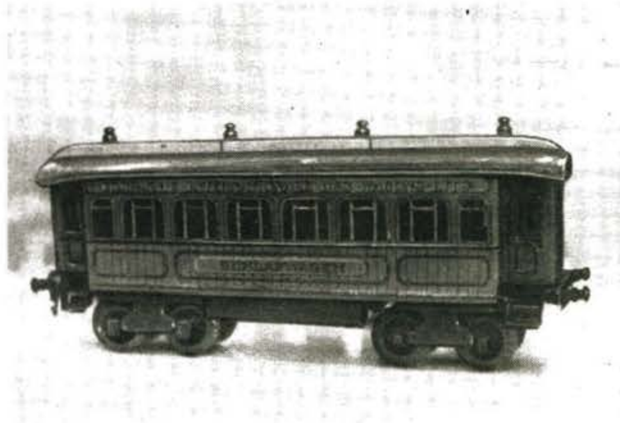


Bild 2 Ein dazugehöriger Schlafwagen

Fotos: G. Kuling, Berlin

Glück muß man haben

Der in Nr. 9/81 veröffentlichte Beitrag „Traktionswechsel vor 50 Jahren" hat nicht nur große Beachtung gefunden, sondern in der Tat einen kultur-historischen Gewinn gebracht.

Dem Berufsschullehrer Dr. Baldur Martin aus Weder (Havel) ging der interessante Hinweis aus der Bevölkerung zu, daß bei einer alten Werderanerin Brennholz in einem eigentümlichen Verschlag lagere. Dr. Martin, Mitglied der Gesellschaft für Natur und Heimat im Kulturbund der DDR, inspizierte den Hof des Hauses und staunte nicht schlecht. Der Heimatkundler erkannte sofort, einen bedeutsamen Fund gemacht zu haben. Nach Freilegung des Feuerungsmaterials präsentierte sich das Gerippe des letzten Doppeldeckerwagens der Werderschen Pferdebahn. Zwar fehlen Achsen, Scheiben und Bestuhlung, aber das afrikanische Edelholz hat die Jahre relativ gut überstanden, Schnitzwerk an den Fenstern ist z. T. noch erhalten. Der Wagen kam auf den Hof, als beim Bau eines Flugplatzes Schrebergärten geräumt werden mußten. Ein Laubenpieper hatte sich den Veteran als „Leinwand-Villa" hergerichtet. Davon zeugt ein kreisrundes Loch, durch das ein Ofenrohr als Rauchabzug geführt worden war.

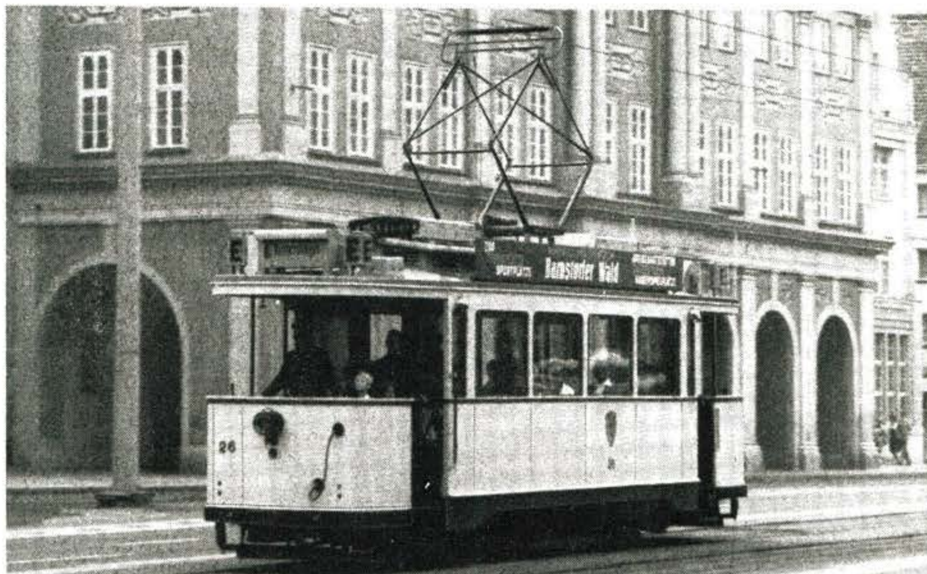
Das Holz erhielt unverzüglich einen anderen Platz. Ehrenamtliche Instandsetzer zur Restaurierung sind bereits gefunden und zu besonderem Anlaß wird sich der Waggon in originaler Schönheit erneut vorstellen. Glück muß man haben!

Bei seinen Ermittlungen begegnete dem rührigen Kulturfreund auch noch ein Handwerksmeister. Er hat mit Freunden und einem Kasten Bier die letzte Fahrt dieses Wagens auf dem Verdeck mitgemacht. Die leeren Pullen wurden von oben herab in den Straßengraben expediert. Der kühne Flaschenwerfer ist heute 78.

Helmut Franz

WISSEN SIE SCHON...

● daß anläßlich des 100. Jubiläums der Rostocker Straßenbahn — wir berichteten im Heft 10/81 über diesen Straßenbahnbetrieb ausführlich — ein Triebwagen in den Ursprungszustand versetzt worden ist?
Ab 1966 kam das Fahrzeug als Arbeitswagen zum Einsatz. 1971 letztmalig für Arbeitszwecke in Betrieb, wurde der Wagen nun restauriert. Die beiden offenen Plattformen erfreuen sich besonders heute bei den Passagieren großer Beliebtheit. Seit dem 5. Juni 1981 ist der über 24 Sitzplätze verfügende und 1926 gebaute Triebwagen auf den beiden Rostocker Straßenbahnlinien zu besonderen Anlässen in Betrieb. Das Personal trägt dabei historische Uniformen.
Text und Foto: R. Kramer, Rostock



● daß die Schweriner Straßenbahn am 5. November 1981 auch 100 Jahre alt wurde?
Für dieses Jubiläum wurde ebenfalls der in Wismar hergestellte Triebwagen Nr. 26 weitgehend in den Ursprungszustand zurückgebaut und eingesetzt. Das Fahrzeug erhielt, obwohl auch 1926 gebaut, bereits geschlossene Perrons und einen an den Wagenenden gewölbt verlaufenden Lüftungsaufsatz.
Gro.

● daß am 1. September 1981 in Frankfurt (Oder) eine neue Straßenbahnlinie in Betrieb genommen wurde?
Durch den neuen Streckenverlauf der Linie 1, die nun zwischen Stadion und Neubersinchen verkehrt, wird nun auch das jüngste Frankfurter Neubaugebiet von der Straßenbahn bedient. Bis in die Mitte der 70er Jahre fuhr die Linie 1 nur zwischen Stadion und Bahnhof. Dann stellte sie ihren Betrieb ein. 1979 wurde mit der Umgestaltung der Strecke begonnen. Die Trasse zweigt am Bahnhofsberg ab und verläuft am Bahnhof vorbei durch die Dresdner Straße, Heinrich-Hildebrand-Straße am Friedhof entlang bis zur Kopernikusstraße. Zunächst verkehren auf diesem neuen Streckenabschnitt nur die Linien 3 und 4. Jedoch wurde schon damals zwischen den Haltestellen Dresdner Straße und Heinrich-Hildebrand-Straße ein Abzweig geschaffen, der nun am dritten Wohnkomplex endet. Jedoch ist die jetzige Endhaltestelle der Linie 1 „Neubersinchen" nur vorübergehend eingerichtet, da die Strecke mit dem Aufbau des IV. Wohnkomplexes weiter ausgebaut wird. Die Werktätigen des Gleisbaubetriebes Magdeburg der DR übergaben die neue Strecke übrigens zwei Monate früher als geplant.
Twa.

● daß die britische Eisenbahn 8 alte Dampflokomotiven, darunter den berühmten „Flying Scotsman" auf der zum Nordseebad Scarborough führenden Strecke als besondere Urlauber-Attraktion in den Sommermonaten einsetzt?
Damit wurde den Wünschen der britischen Dampflokfreunde entsprochen, die sich in über 58 Arbeitsgruppen zusammengeschlossen haben. Die Enthusiasten besitzen zum Teil selber alte Lokomotiven und Wagen, die liebevoll gepflegt werden. Zur Abfahrt des ersten Zuges in York, dem Ort des viel besuchten Eisenbahnmuseums Großbritanniens, fanden sich bisher viele Neugierige ein.
Gö.

Lokfoto des Monats

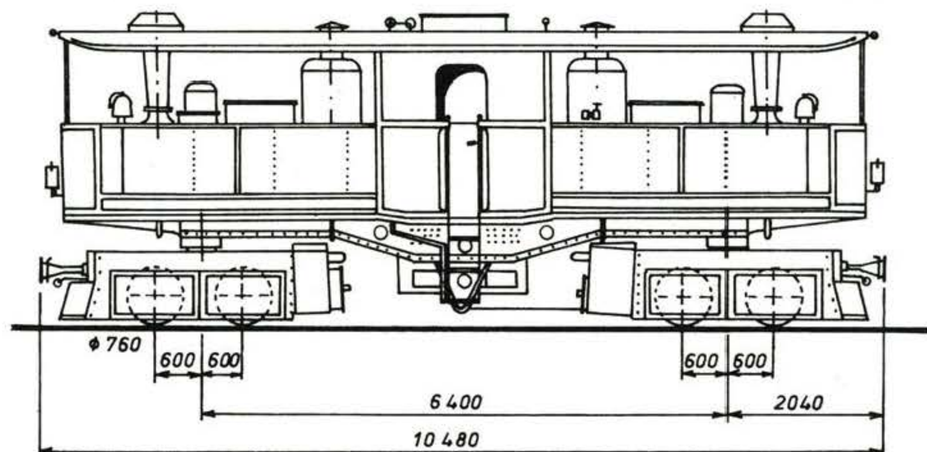
Lok 99 162

Da die Gleise der sächsischen Meterspurbahn Reichenbach—Oberheinsdorf teilweise mitten auf den Straßen der zu durchfahrenden Ortsteile verlegt worden sind, war es naheliegend, für die Triebfahrzeuge die Bauform einer Straßenbahndampflokomotive zu wählen. Die Sächsische Maschinenfabrik vorm. R. Hartmann im damaligen Chemnitz lieferte daher im Jahre 1902 drei gleichartige Lokomotiven der Bauart Fairlie mit den Fabriknummern 2647—2649. Diese Maschinen der früheren Gattung I M (DR K 44.10) besaßen zwei Kessel, deren Feuerbüchsen direkt miteinander verbunden waren und zwei seitlich angeordnete Feueröffnungen hatten. In den ursprünglich vollkommen überdachten Fahrzeugen befand sich der Lokführer stets an der vorausfahrenden Lokomotiv-Frontseite. Die Triebgestelle waren mit Klappen abgedeckt. Von der DRG sind die Loks als 99 161, 99 162 und 99 163 übernommen worden.
Im Jahre 1942 kam die Lok 99 163 nach Griechenland; während des Weitertransports per Schiff zur Krim versank diese Maschine im Schwarzen Meer. Die beiden anderen Maschinen versahen ihren Dienst bis zur Stillegung der Stammstrecke im Jahre 1963.
Als letzte existierende Fairlie-Lokomotive Europas wurde die 99 162 von 1968 bis 1971 in den Ursprungszustand versetzt. Sie gehört zum Bestand der Museumslokomotiven des Verkehrsmuseums Dresden.

Technische Daten:

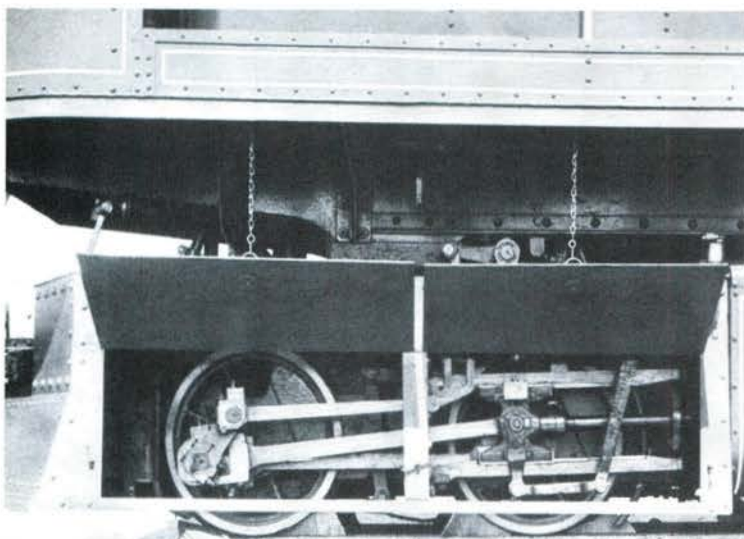
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Kesselüberdruck	14 kp/cm²
Steuerung	Heusinger (außen)
Rostfläche	1,89 m²
Verdampfungsheizfläche	79,05 m²
Zylinderdurchmesser	2× 280 und 2× 430 mm
Kolbenhub	380 mm
Wasservorrat	3,2 m³
Kohlevorrat	1,36 t
Dienstgewicht	41,80 t

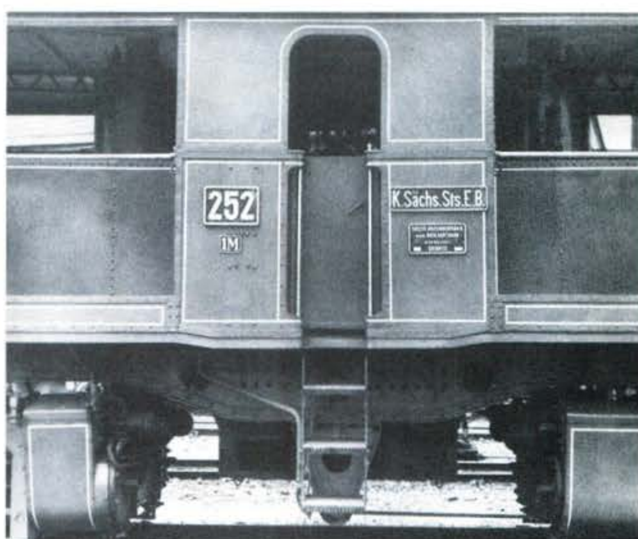
H. Winkelmann



Die Museumslokomotive 99 162 während einer Fahrzeugschau auf dem Bahnhof Wernigerode-Westerntor *Foto: H. Winkelmann, Zwickau*

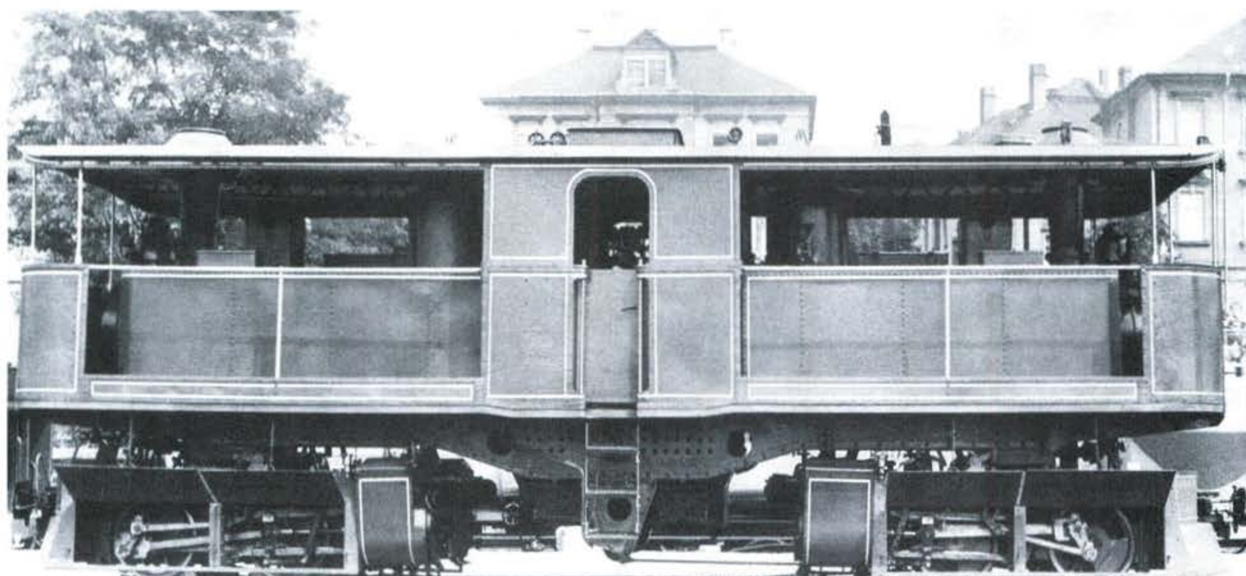


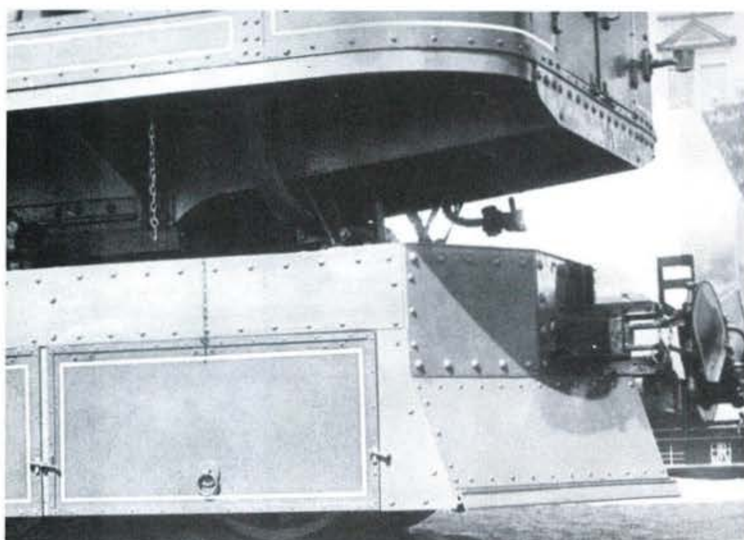


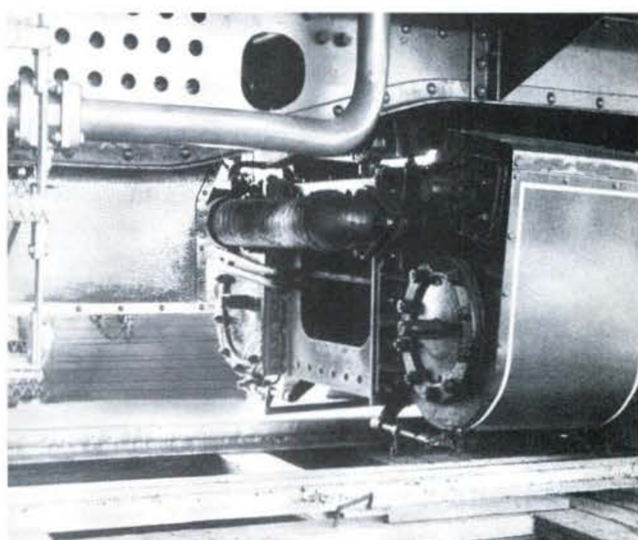


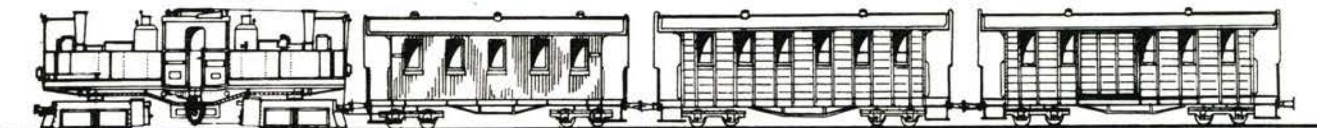
Lokbildarchiv

Fotos: H. Winkelmann, Zwickau









Dipl.-Ing. HORST WINKELMANN, Zwickau

Die Rollbockbahn Reichenbach—Oberheinsdorf im Modell

Einige Anregungen zum Nachbau von meterspurigen Fahrzeugen

Beim Besuch von Modellbahn-Ausstellungen fällt immer wieder auf, daß das Interesse am Selbstbau von Schmalspurfahrzeugen sehr groß ist. Leider sind aber einige sehr sorgfältig gebaute Fahrzeuge nicht immer vorbildgerecht. Sicherlich ist diese Tatsache auf fehlende Bauunterlagen zurückzuführen. Im folgenden Beitrag soll daher ein Zug der ehemaligen Rollbockbahn, wie die meterspurige Schmalspurstrecke Reichenbach (Vogtl) unterer Bf—Oberheinsdorf genannt wurde, als Anregung zum Nachbau vorgestellt werden.

Das Vorbild

Die guten Wasserverhältnisse im Heinsdorfer Grund bei Reichenbach (Vogtl) begünstigten bereits Ende des 19. Jahrhunderts die Ansiedlung von zahlreichen Industriebetrieben. Der An- und Abtransport von Material und Fertigwaren auf der Straße bereitete allerdings große Probleme. Darum bemühten sich die Industriellen bereits in den Jahren 1896/97 um einen Anschluß an das sächsische Eisenbahnnetz. Angesehene Reichenbacher Bürger verzögerten den Bahnbau, da sie Lärmbelästigungen befürchteten. Erst zu Beginn des Jahres 1901 konnten erste Arbeiten an der Trasse aufgenommen werden. Die anliegenden Betriebe übernahmen 50% der Baukosten und erhielten dafür von der Staatsbahn Frachtermäßigungen. Die Streckenführung wurde den kurvenreichen Straßen, kurzen Fabrikeinfahrten und engen Werkgrundstücken angepaßt. Mitunter wiesen die Werkanschlußgleise nur einen Krümmungshalbmesser von 15 m auf.
Am 15. Dezember 1902 wurde zunächst der Güterverkehr auf der 5,4 km langen Strecke eröffnet. Um das zeitaufwendige Umladen der Frachten zu ersparen, transportierte man von Anfang an die Regelspurwagen auf Rollböcken. Die auf der Strecke eingesetzten Rollböcke waren mit Heberleinbremsen ausgerüstet und wurden in der Maschinenfabrik Esslingen gemäß den Forderungen der sächsischen Staatsbahn gefertigt.
Für die Beförderung der Rollbockzüge lieferte im Jahre 1902 die Sächsische Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann drei B'B'-n4vt-Fairlie-Lokomotiven. Diese Loks der sächsischen Gattungsbezeichnung I M wurden mit den Nr. 251—253 in Betrieb genommen und erhielten später die Reichsbahn-Nummern 99 161, 99 162 und 99 163. Am 1. Oktober 1909 wurde der von der Bevölkerung immer wieder mit Nachdruck gewünschte Reiseverkehr aufgenommen. Wenn in Heinsdorf Kirmes oder Maskenball war, wurden Sonderzüge eingesetzt. Das Personal kam dabei seinen Fahrgästen oft sehr entgegen. Falls noch jemand „unterwegs" war, wurde eben mit der Abfahrt „e Stück" gewartet. So entstand im Laufe der Jahre eine recht stark ausgeprägte Volksverbundenheit zu dieser Bahn. Die Kinder rannten ihr nach und hängten sich am Zugende an. Es kam auch vor, daß man sogar die Schienen einfettete. Bevor dann der betreffende Gleisabschnitt wieder befahren werden konnte, wurde er erst einmal „geputzt". Ein Zug benötigte für die 5,4 km lange Strecke eine Fahrzeit von rund 30 Minuten. Mitte der 50er Jahre verkehrten täglich drei Zugpaare.
Ihren Anfang nahm die Strecke im Bahnhof Reichenbach (Vogtl) unt. Bf und lag an der ab 1. Mai 1895 betriebenen regelspurigen Sekundärbahn Reichenbach (Vogtl)—Mylau—Lengenfeld (Vogtl). Sie erschloß das Reichenbach-Mylau-Netzschkauer Industriegebiet und führte bis an die Pfeiler der Göltzschtalbrücke. Zunächst benutzte die Rollbockbahn einige hundert Meter die dreischienige Trasse der Mylau-Reichenbacher Strecke. Anschließend verlief die Schmalspurbahn durch den unteren Stadtteil

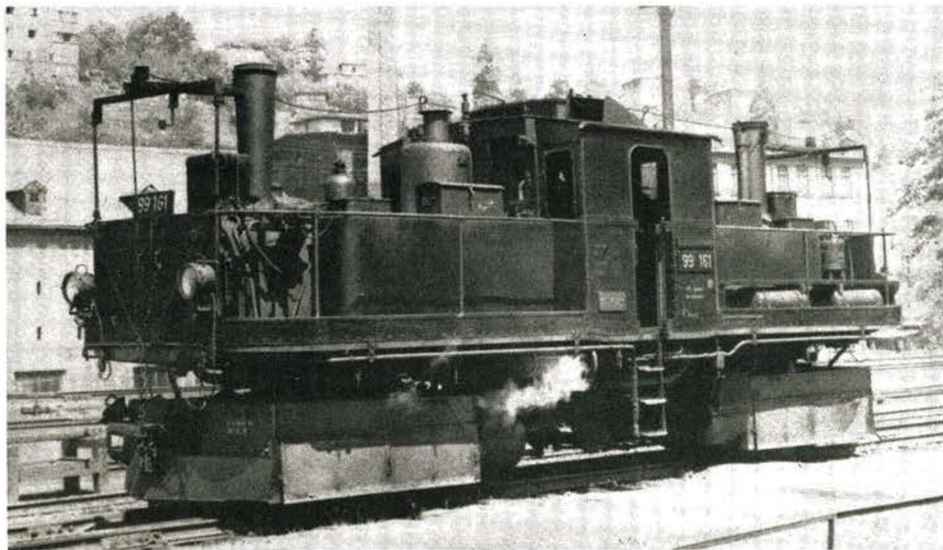
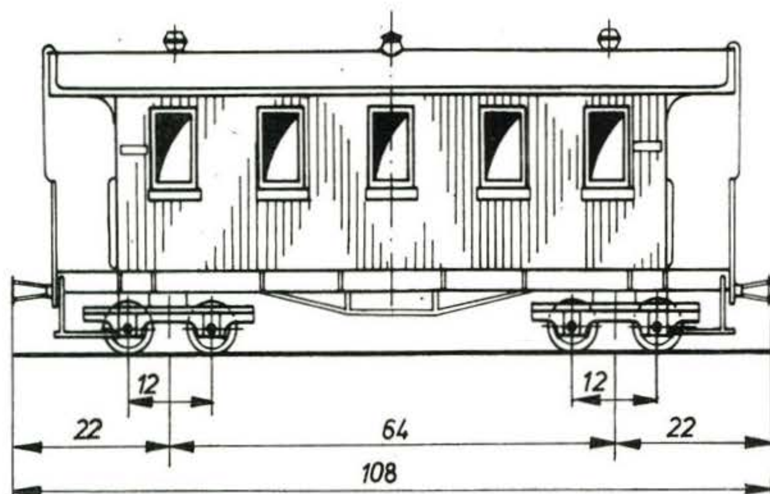
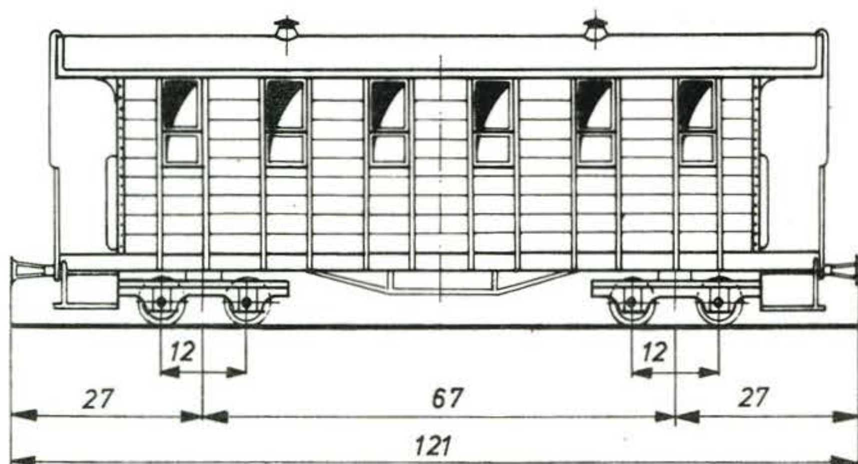


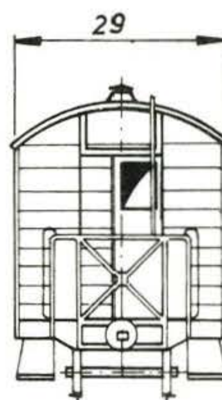
Bild 1 Lok 99 161 in Reichenbach Ende der 50er Jahre

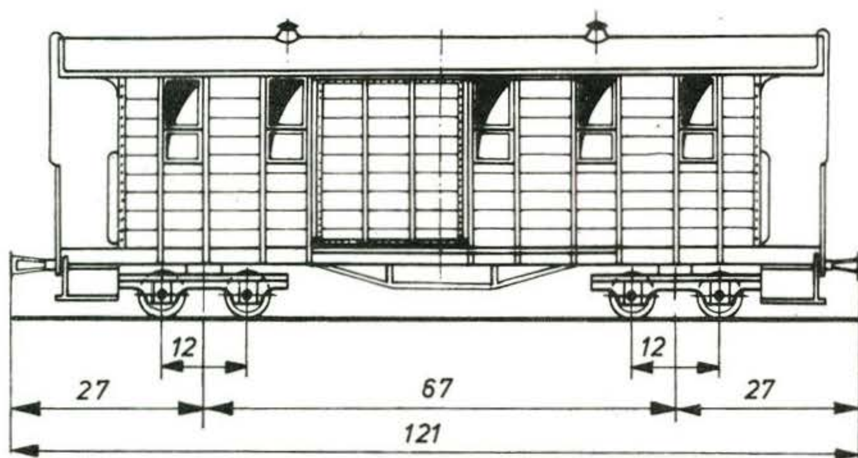


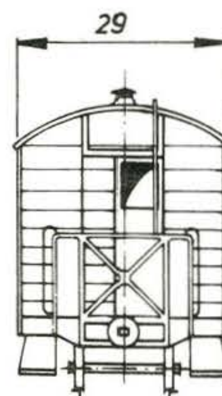


Maßstab 1:87









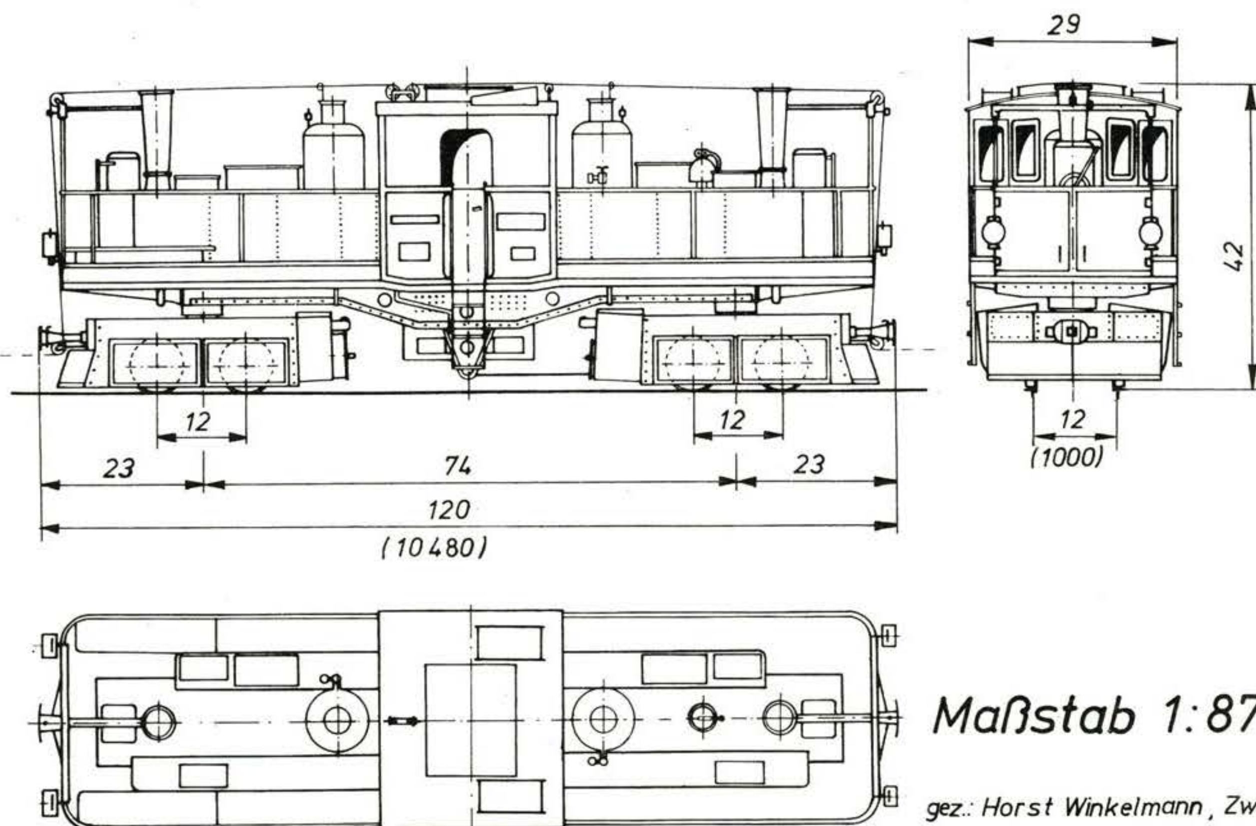
gez.: Horst Winkelmann, Zwickau



Bild 2 „Freihändig" vom Trittbrett eines Wagens des Zuges 2204 aus fotografiert, ist diese Aufnahme in der Nähe des Reichenbacher Annenplatzes am 2. November 1957.

von Reichenbach und wurde dabei zur „Straßenbahn". Hier kamen eingepflasterte Rillenschienen, die zum Teil in Straßenmitte bzw. am Straßenrand verlegt worden waren, zum Einbau. Die Rollbockbahn verfügte über folgende Stationen: Reichenbach Altstadt (0,4 km), Reichenbach Annenplatz (0,8 km), Reichenbach Bergstraße (1,3 km), Unterheinsdorf West (2,6 km), Unterheinsdorf (3,1 km), Unterheinsdorf Ost (4,0 km) und Oberheinsdorf (5,4 km). Am 17. November 1957 wurde der Reiseverkehr und 1963 der Güterverkehr eingestellt. Die Gleisanlagen verschwanden vom 19. August 1963 bis 6. Januar 1964. Seitdem gehört nun dieser „Außenseiter" der sächsischen Sekundärbahn-Geschichte der Vergangenheit an.

Zur Freude vieler Eisenbahnfreunde sind zwei typische Fahrzeuge der Rollbockbahn erhalten geblieben. So wurde die 99 162 aufgearbeitet und in den Ursprungszustand versetzt. Sie gehört nun zu den Museumslokomotiven und wird von Zeit zu Zeit auf Fahrzeugausstellungen gezeigt. Außerdem wird ein meterspuriger Rollbock dieser Bahn mit Heberleinbremse im Verkehrsmuseum Dresden aufbewahrt.



Maßstab 1:87

gez.: Horst Winkelmann, Zwickau

Bild 3 Rollbock mit Heberleinbremse der ehemaligen Schmalspurbahn Reichenbach—Oberheinsdorf. Er ist heute im Verkehrsmuseum Dresden zu besichtigen.

Rollbockkonstruktion

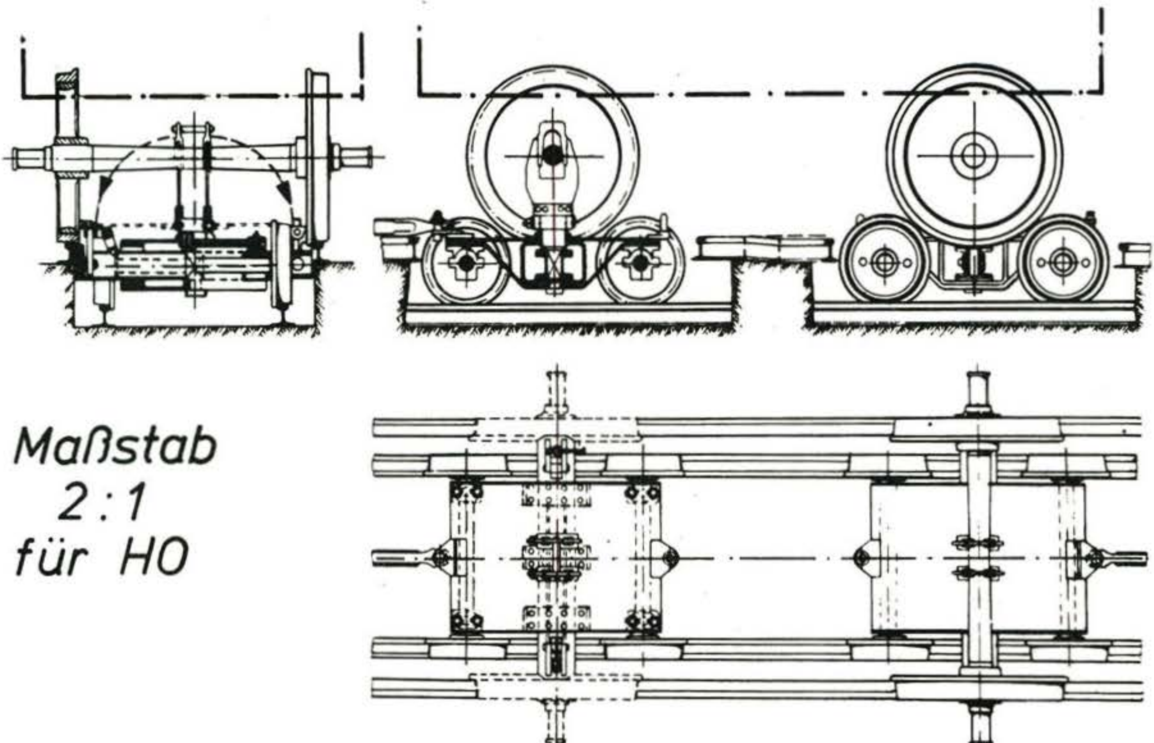




Bild 4 Das dreischienig verlegte Gleis im Bereich der Ausfahrt des Bahnhofes Reichenbach unt. Bf. Hier benutzten die Mylau-Reichenbacher Regelspurstrecke und die Rollbockbahn eine gemeinsame Trasse.
Fotos: Verfasser (2), Archiv (1), G. Meyer (1)

Das Modell

Im Modell betreiben wir die Rollbockbahn maßstabsgerecht in der Nenngröße $H0_m$. Die Drehgestell-Konstruktion der sächs. IM kommt den unter Platzmangel leidenden Modelleisenbahnern entgegen. Bogenhalbmesser können nämlich mitunter bis auf 150mm abgemindert werden. Als Vorbild für die Anfertigung der Übersichtszeichnungen habe ich die unüberdachte Ausführung der sächs. IM mit Führerstand in Fahrzeugmitte gewählt. In dieser Form waren die Maschinen am längsten auf der Rollbockbahn anzutreffen. Das über die ganze Maschine gezogene Dach wurde bereits im Jahre 1922 entfernt, da starke Wärmeentwicklung die Arbeit des Lokomotivpersonales empfindlich behinderte. In der Übersichtszeichnung ist die Lok 99 162 erfaßt. Sie unterscheidet sich von der 99 161 nur durch eine andere Anordnung der Luftbehälter auf dem Umlauf.
Der Antrieb wird wie bei jeder anderen Lokomotive mit Drehgestellen ausgeführt. Es ist ratsam, einen Motor mit beidseitiger Welle vom VEB BERLINER TT-BAHNEN zu verwenden. Der Antrieb kann im Prinzip entsprechend dem der TT-BR 211 gewählt werden. Bekanntlich sind bei diesem Modell die kombinierten Stirnrad-Schneckengetriebe Bestandteile der Drehgestelle. Der Motor überträgt sein Drehmoment über je eine Kardanwelle an die Drehgestelle. Die Platzverhältnisse innerhalb der Wasserkästen und des Kessels erlauben durchaus eine derartige Getriebekonstruktion. Es muß jedoch darauf geachtet werden, daß der Drehpunkt des Drehgestells mit dem Drehpunkt des Kardankugel-Gelenkes übereinstimmt. Dann läuft nämlich auch die Kardanwelle bei starker Anlenkung des Drehgestells einwandfrei. Als Radsätze verwenden wir die der TT-BR 118. Die Nachbildung der Steuerung erübrigt sich, da die Triebwerke durch Klappen abgedeckt waren. Letztere wurden beim Vorbild nur zur Wartung geöffnet. Das im Rohbau fertige Modell erhält folgende Farbgebung: Triebwerksverkleidungen, Rahmen unterhalb des Umlaufes — rot; Zylinder, Mittelpufferkupplung, Aufbauten oberhalb des Umlaufes — schwarz.
Der Nachbau der drei in den Übersichtszeichnungen gezeigten Wagen dürfte keine Schwierigkeiten bereiten. Die Personenwagen hatten Sitzbänke in Längsordnung und waren zum Teil durch eine mittige Trennwand in zwei Abteile geteilt. Bei den geringen Abmessungen der Fenster ist die Ausstattung der Modellfahrzeuge mit Inneneinrichtung nicht erforderlich. Die Drehgestelle müßten allerdings im Selbstbau bzw. durch Umbau von Schmalspurdrehgestellen (kürzen des Achsstandes) hergestellt werden. Beim Selbstbau könnten umgespurte Achsen von N-Güterwagen Verwendung finden. Das Vorbild verfügte über folgenden Farbanstrich: Rahmen, Drehgestelle, Tritte — schwarz; Aufbauten — dunkelgrün; Dach — Teerpappe-Nachbildung; Fensterrahmen — braun. Einige Reisende auf den Perrons können die Modellgestaltung vervollkommnen.
Im Gegensatz zu anderen Schmalspurstrecken wurden die Rollböcke dieser Bahn mit einer Kuppelstange direkt an die Lokomotiven gekuppelt. Es fanden keine Rollbock-Zwischenwagen, wie beispielsweise bei der Harzquerbahn, Verwendung. Über die Heberleinbremse wurde der Zugverband abgebremst. Der Übersichtszeichnung im Maßstab 2:1 für $H0_m$ sind die Abmessungen und die Ausstattungsdetails der Rollböcke für den Nachbau zu entnehmen. Das Vorbildfoto stellt dabei eine wertvolle Bauhilfe dar. Die Rollböcke waren mit einem schwarzen Anstrich versehen.
Abschließend sei noch der bei der Rollbockbahn verwendete Unkrautvertilgungswagen 99-40-92 erwähnt. Er wurde unter Verwendung von zwei Rollböcken gebaut.
Nach der Stillegung der Stammstrecke gehörte dieser Dienstgüterwagen zur Strecke Gera-Pforten—Wuitz-Mumsdorf (siehe auch „Der Modelleisenbahner", 12/1968, Seite 359).
Allen Modellbahnfreunden, die sich mit dem Nachbau dieser einmaligen Fahrzeuge beschäftigen, wünsche ich dabei recht viel Erfolg.

Quellennachweis:

(1) „ESSLINGER LOKOMOTIVEN, WAGEN UND BERGBAHNEN", VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin, 1924
(2) „Ein Leckerbissen von der Fahrzeugschau in Radebeul Ost": in: „Der Modelleisenbahner", 8/1971, S. 251
(3) Archiv des Verfassers

Kirsche, Hans-Joachim, „Bahnland DDR" transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1981, 488 Seiten, 238 Abbildungen, 35 Tabellen und ein Anhang „Eisenbahn-Museumsfahrzeuge" sowie eine Übersicht über die Betriebseröffnungen der DR-Strecken, 19,80 Mark

„Reiseziele für Eisenbahnfreunde" — dieser verlockende Hinweis befindet sich auf dem Einband des vor wenigen Wochen erschienenen Nachschlagewerkes „Bahnland DDR". Hans-Joachim Kirsche lädt mit seinem Buch den eisenbahninteressierten Touristen ein, auf den Schienensträngen unserer Republik zu reisen. Eine hervorragende Idee, erstmals die reichen Schätze historischer, aber auch interessanter bau- und betriebstechnischer Objekte der Eisenbahn unseres Landes in einem solchen Kompendium zusammenzufassen. Es ist zugleich beachtlich, welchen Aufwand der Autor an Literaturstudien betrieben hat. Das umfangreiche Quellenverzeichnis läßt die Liebe, Mühe und Zeit erahnen, die dazu erforderlich waren.
Ausgehend von der Hauptstadt der DDR, Berlin, werden weitgehend den politischen Bezirken analog von Nord nach Süd die für den Eisenbahnfreund interessanten Bahnen, Museen und Denkmäler beschrieben, wobei auch der schienengebundene Nahverkehr berücksichtigt wurde. Zahlreiche Abbildungen, Skizzen und Tabellen bereichern den textlichen Informationsextrakt.
Bei diesem Buch handelt es sich um ein Erstlingswerk, in dem die Eisenbahn auf eine bisher noch nicht gekannte Art beschrieben wird.
Der Kenner wird allerdings merken, daß in einigen Abschnitten verschiedene Aussagen nicht den Tatsachen entsprechen.
So wurde beispielsweise außer acht gelassen, daß sämtliche nicht reichsbahneigenen öffentlichen Eisenbahnen aufgrund einer Anordnung der damaligen „Deutschen Wirtschaftskommission" vom 9. März 1949 ab 1. April 1949 von der DR übernommen worden sind. Der Autor gab aber als Übernahmezeitpunkt recht unterschiedliche Daten an (Rübelandbahn 1950, Oberweißbacher Bergbahn 1951 und Niederbarnimer Eisenbahn 1. Juli 1950).
Auffällig ist sogar dem weniger Eingeweihten die Tatsache, daß gemäß der Beschreibung des Eisenbahnverkehrs auf der Insel Usedom dort noch immer „Donnerbüchsen" als Reservewagen vorhanden sind. Leider ist das aber schon mehrere Jahre Geschichte. Auch die Behauptung, die schmalspurige hallenser Industriebahn sei die kürzeste in ganz Europa, ist so gut wie nicht beweisbar und daher nicht angebracht. Neben einigen sachlich falschen Angaben in dem zweifellos sehr übersichtlich angelegten und gleichzeitig informativen Tabellenwerk über die Betriebseröffnungen sind aber zugleich einige Strecken vergessen worden. Wenn in diesem Verzeichnis tatsächlich alle von der DR betriebenen Strecken erfaßt werden sollen, dürfen selbstverständlich nicht die meisten für den Güterverkehr betriebenen Bahnen fehlen. Um nur einige zu nennen, sei hier auf die unberücksichtigt gebliebenen Strecken Ganzlin—Röbel, Mittenwalde—Töpchin, Ziesar—Görzke, Prettin—Annaburg, Uckro—Dahme und Neuburxdorf—Mühlberg hingewiesen. Aber auch die relativ „jungen" Hauptstrecken Greifswald—Lubmin und Stendal—Niedergörne sind nicht zu finden.
Und dennoch wird dieses thematisch außerordentlich gut gelungene Buch den allgemein interessierten Eisenbahnfreund sicherlich ein solider Helfer bei Reisen durch die Republik sein.
Falls im Buchhandel vergriffen, bitten wir die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken zu nutzen. **Ma.**

In eigener Sache

Wir bitten unsere Leser bei Einsendung von Briefen, Manuskripten und Fotos die genaue Anschrift gut lesbar sowie vorhandene Bankverbindungen anzugeben.
Manuskripte sollten nach Möglichkeit in doppelter Ausfertigung eingesandt werden.

Die Redaktion

Vorbildgerechte Bahnpostwagen im Modell — ein Problem?

Auf wohl den meisten Modellbahnanlagen verkehren Bahnpostwagen. Meist handelt es sich um Modelle, die unsere Industrie in teilweise recht ansprechender Ausführung anbietet. Eigenbaumodelle sieht man seltener. Wenn sich Modelleisenbahner dennoch damit beschäftigen, so muß man immer wieder feststellen, daß trotz sorgfältiger Arbeit sich so manche „gestalterische Freiheit" einschleicht und die angestrebte Modelltreue beeinträchtigt. Da werden z.B. Fenster dort angebracht, wo sie nicht sein dürften, da sind Fensterrahmen in sorgfältigster Arbeit angebracht, obwohl nur sehr wenige Bauarten überhaupt hölzerne Fensterrahmen hatten, von der Dachgestaltung nicht zu reden. Wir wollen nicht untersuchen, woran das liegt. Vielmehr ist es unser Anliegen, durch Ausschreibung eines Wettbewerbs die besten Bahnpostwagenmodelle zu ermitten, um hier eine Wende einzuleiten.

Veranstalter des Wettbewerbs ist die Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg", andere Modelleisenbahner und die Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Post. Er wird anläßlich der 2. Modelleisenbahn-Hobby-Ausstellung ausgeschrieben, die vom 19. Dezember 1982 bis 4. Januar 1983 im Volkskunstkabinett, 1071 Berlin, Willi-Bredel-Str. 26, durchgeführt wird.
Teilnahmeberechtigt am Wettbewerb sind Einzelpersonen und Arbeitsgemeinschaften aus der DDR. Die Angehörigen der Jury sind von der Teilnahme ausgeschlossen.
Gewertet werden alle Modelle von Bahnpostwagen (Eigenbauten und Umbauten) in den nach NEM bestätigten Nenngrößen. Die Wettbewerbsmodelle sind an folgende Anschrift einzusenden: Günter Wermke, 1157 Berlin, Liepnitzstr. 27.
Alle Modelle sind gut verpackt einzusenden und müssen folgende Angaben tragen:
Name, Vorname des Einsenders,
Beruf, Alter, Wohnanschrift,
Bezeichnung des Modells und gegebenenfalls ergänzende Angaben. Alle eingesandten Modelle werden in der Ausstellung gezeigt.
Die Jury besteht aus zwei Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft „Weinbergsweg" und aus zwei Mitarbeitern der Deutschen Post, Zentrales Post- und Fernmeldeverkehrsamt. Sie entscheidet endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 7/1981 beachten!

AG 2/27 — Großschönau

In der Arbeitsgemeinschaft haben sich Freunde der Nenngröße N zusammengefunden; die AG ist an der Mitarbeit von Freunden ab 18 Jahre interessiert, die sich mit der Nenngröße N beschäftigen. Anfragen an: Jürgen Richter, 8802 Großschönau, Prof.-Krumbholz-Str. 4

AG 2/18 — Löbau

Modellbahnausstellung im „Stadthaussaal" Löbau am: 12. Dez. 13—18; 13. Dez. 10—18; 15., 16., 17. Dez. 16—19; 19., 20. Dez. 10—18; 22., 23. Dez. 16—19; 29., 30. Dezember 1981 16—19 Uhr.

AG 3/42 — Marienberg

Die AG teilt mit, daß die Kleinserie ETA 178 völlig vergriffen ist. Es wird gebeten, von weiteren Bestellungen bzw. Geldeinzahlungen abzusehen.

ZAG — Dresden

Zur Mitarbeit in den Baugruppen werden noch interessierte Modellbahnfreunde gesucht. Radeberg: Bauraum vorhanden; es wird an einer N-Anlage gearbeitet. Interessenten werden gebeten, sich bei Modellbahnfreund Harald Bürger, 8142 Radeberg, Erich-Weinert-Str. 5, zu melden.
Zeulenroda: Bauraum vorhanden; Es wird an einer TT- und H0-Anlage gearbeitet. Interessenten werden gebeten, sich bei Modellbahnfreund Reiner Wiegand, 6570 Zeulenroda, August-Bebel-Str. 5, zu melden.

AG 3/79 — Stollberg

Modellbahnausstellung vom 12. bis 17. Dezember 1981 im Rathaussaal Stollberg. Öffnungszeiten: Samstag und Sonntag 10—18 Uhr, Montag bis Donnerstag 16—19 Uhr.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Eine Sammelmappe „Organisationsunterlagen des DMV" ist vom Generalsekretariat fertiggestellt worden. Sie enthält: die Geschäftsordnung und alle Richtlinien des Präsidiums, Beschlüsse und Festlegungen des Präsidiums, wichtige Veröffentlichungen in der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner", Beschlüsse und Festlegungen der Bezirksvorstände und Anschriftenverzeichnisse. Diese Sammelmappe wurde allen Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaften und Revisionskommissionen übergeben. Die Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaften werden aufgefordert, alle Mitglieder mit dem Inhalt der Organisationsunterlagen vertraut zu machen.
Das Präsidium beschloß auf seiner 11. Sitzung, am 2. 10. 1981, die Durchführung der Bezirksdelegiertenkonferenzen im II. Quartal 1982. Zur Vorbereitung hierzu wurde beschlossen, die Mitgliederversammlungen der Arbeitsgemeinschaften gemäß Statut § 6, Absatz 1 u. 2, im I. Quartal 1982 durchzuführen. Auf ihnen werden auch die Delegierten für die Bezirksdelegiertenkonferenzen gewählt.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wünscht allen Mitgliedern und ihren Angehörigen ein frohes und gesundes Weihnachtsfest sowie ein erfolgreiches Jahr 1982.

Wer hat — wer braucht?

12/1 Suche: „Straßenbahn-Archiv" u. Herr-Fahrzeuge.

12/2 Biete: „Containerhandbuch". Suche: „Die Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Triebwagen-Archiv"; Lok- u. Wagenmodelle (H0) sowie Fotos von Länderbahnlokomotiven (pr., sächs.)

12/3 Suche in H0: BR 03 (Schicht); 42; 84; 91; E 18 (Rehse); E 63. Evtl. Tausch gegen BR 64; 75; 86; 50.

12/4 Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952 u. 1953; 1,2/54; 2/55; 3,6,7/56; 1/57; Sonderhefte 1/52; 1,2/53.

12/5 Suche: Schmalspurfahrzeuge $H0_e$, $H0_m$ (Herr-Produktion); „Die Spreewaldbahn".

12/6 Biete: H0 BR 86; 80; 50; 75 (sächs.); 118. Eisenbahnjahrbuch 1969; Signalbuch; Lehrbuch-Betriebsdienst; Die Hilfseinrichtungen der Diesel-Tfz. Sechs Schmalspurwagen $H0_e$. Suche: H0: BR 42; 84; ETA 177/178 rot/elfenbein u. SKL; „Baureihe 01".

12/7 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1953–1962; Containerkran u. Schotterwerk in N; Firmenschild „Orenstein u. Koppel" von Dampfspeicherlok Bj. 1906; div. Anker-Steinbaukästen. Suche: TT-Lokmodelle (Eigenbau) Modellbahnartikel, 0, vor 1945.

12/8 Suche: „Baureihe 01".

12/9 Biete: H0: BR 42 (frisiert); BR 52 (Umbau mit Wannentender). Suche: Loks BR 41 (nur Tausch).

12/10 Biete: Lichtpausen BR 05, 19, 78. Suche: Elloks in H0.

12/11 Biete wegen Auflösung: div. Eisenbahn- u. Modelleisenbahn-Fachbücher ab 1950 sowie H0-Anlage 1,25 m × 2,05 m betriebsfertig mit Fahrzeugen.

12/12 Biete: „Der Modelleisenbahner" 3, 5, 6, 8/1972; 6,8,11/1973; Negativ- u. Diapositivmaterial von Dampflokomotiven (auch Schmalspur) der DR; Y-Wagen in TT; DEGT Heft 1b (Beladevorschriften). Suche: TT-Güterwagendrehgestelle; TT-Kupplungen (neu); Schicht-Oberlichtwagen in H0, Original-Lokschilder; BR 91 H0; 80 H0; 52 – Kond. H0; auch defekt.

12/13 Suche: „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Spreewaldbahn"; „BR 01".

12/14 Suche „Straßenbahn-Archiv", sowie weitere Literatur über Straßenbahnen.

12/15 Suche: „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Dampflok-Archiv 3"; BR E 70 TT.

12/16 Suche: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1952–1959; 2, 5/60; 8/61; 4, 8/68; 4, 5, 9/69; 1, 2, 7, 10/70; 4, 8, 12/71; 4/72.

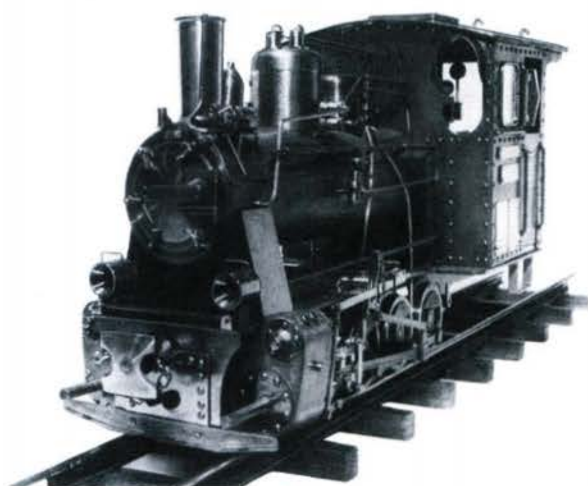
12/17 Biete: „Der Modelleisenbahner" 9,11/75; 6,9,10, 11/76; 7, 11/78; 1–4,9, 12/72; 1–12/80; 1, 3, 10, 12/80; 1–4/81. Suche: Ersatzteile für E 70, TT, u. BR 23.

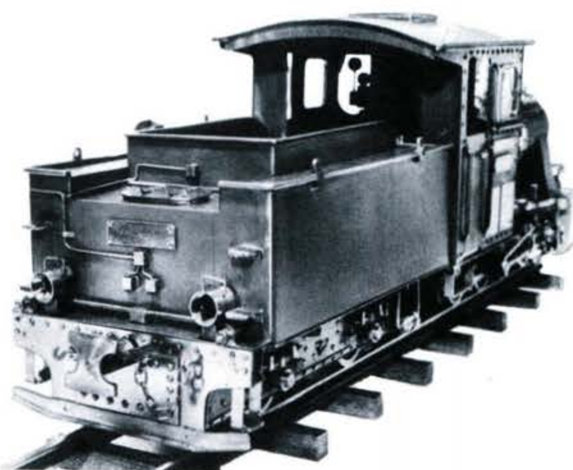
12/18 Suche: BR 84; Pers.-Wg. Bauart „Altenberg". Biete: $H0_m$ BR 99 mit Pers.-Zug; Dampflokschilder (oh. EDV); rollendes Material in N.

12/19 Biete: „Das Signal" 9/64; 25, 27/68; 29, 31/69 bis 33/70; 35/70; Eisenbahnjahrbuch 1979; in H0: BR 50 (PIKO) mit Triebtender; BR 23 (PIKO); BR E 63 (PIKO). Suche: „Das Signal" Heft 1/62; 13, 14/65; 17–19/66; 22/67; 24/68; „Modellbahnpraxis" Heft 1–5; 9; 13; 14. „Die Spreewaldbahn"; „Straßenbahn-Archiv"; in H0 u. $H0_e$ Eigenbau-Tfz u. Wagenmodelle.

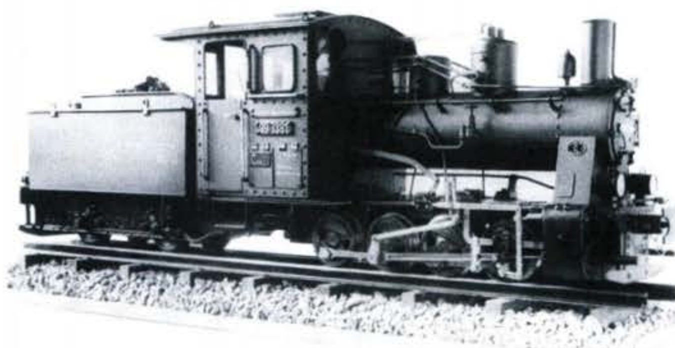
12/20 Biete: BR 42; BR 50; E 44 (AEG). Suche: BR 23; 84; Schmalspurmaterial $H0_m$ (Herr); „Bauten auf Modellbahnanlagen"; „Baureihe 01".

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.





Selbst gebaut

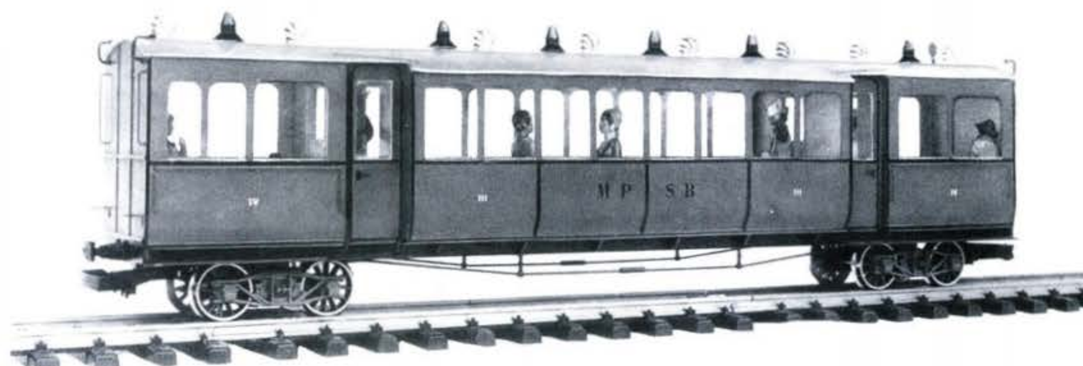


Über die ehemalige Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (MPSB), deren Reststrecke noch bis zum 27. September 1969 von der DR betrieben worden ist, wurde schon viel veröffentlicht. Der Nachbau feldspuriger Fahrzeuge bietet sich selbstverständlich auch für die großen Nenngrößen an. Achim Delang baute die Lok 99 3361 der früheren MPSB. Ihre „große Schwester" wurde 1938 mit der Fabrik-Nr. 13 200 von Orenstein & Koppel an die MPSB ausgeliefert.

Daß diese liebenswerte Bahn weit über die Grenzen unseres Landes Freunde gefunden hat, zeigen die Aufnahmen 4 und 5 mit den Reisezugwagen von Herrn Fritz Eisenhuth aus Bad Hersfeld (BRD). Der Schmalspurwagen – das Vorbild wurde übrigens 1913 in einer Serie von 7 Stück beim damaligen Waggonbau Wismar hergestellt – entstand nach der Vorlage eines 1971 im „ME" veröffentlichten Bauplanes.

Fotos: A. Delang, Berlin (3), Dr. Steinke, Bad Hersfeld (BRD) (2)





DER MODELLEISENBAHNER

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

1981
30. Jahrgang

Das Jahresinhaltsverzeichnis umfaßt die Hefte 1 bis 12 des 30. Jahrgangs

Gliederung

2. Schienenfahrzeugarchiv

3. Lokfoto des Monats, Lokbild-Archiv

(1 = Lokfoto, 2 = Archiv)

4. Baupläne- und anleitungen sowie Ratschläge für den Bau von Schienenfahrzeugen

5. Baupläne und -anleitungen für Gebäude und Zubehör

6. Modelle: Anlagen, Fahrzeuge, Gebäude, Gleise, Gleispläne, Weichen, Signale und Zubehör

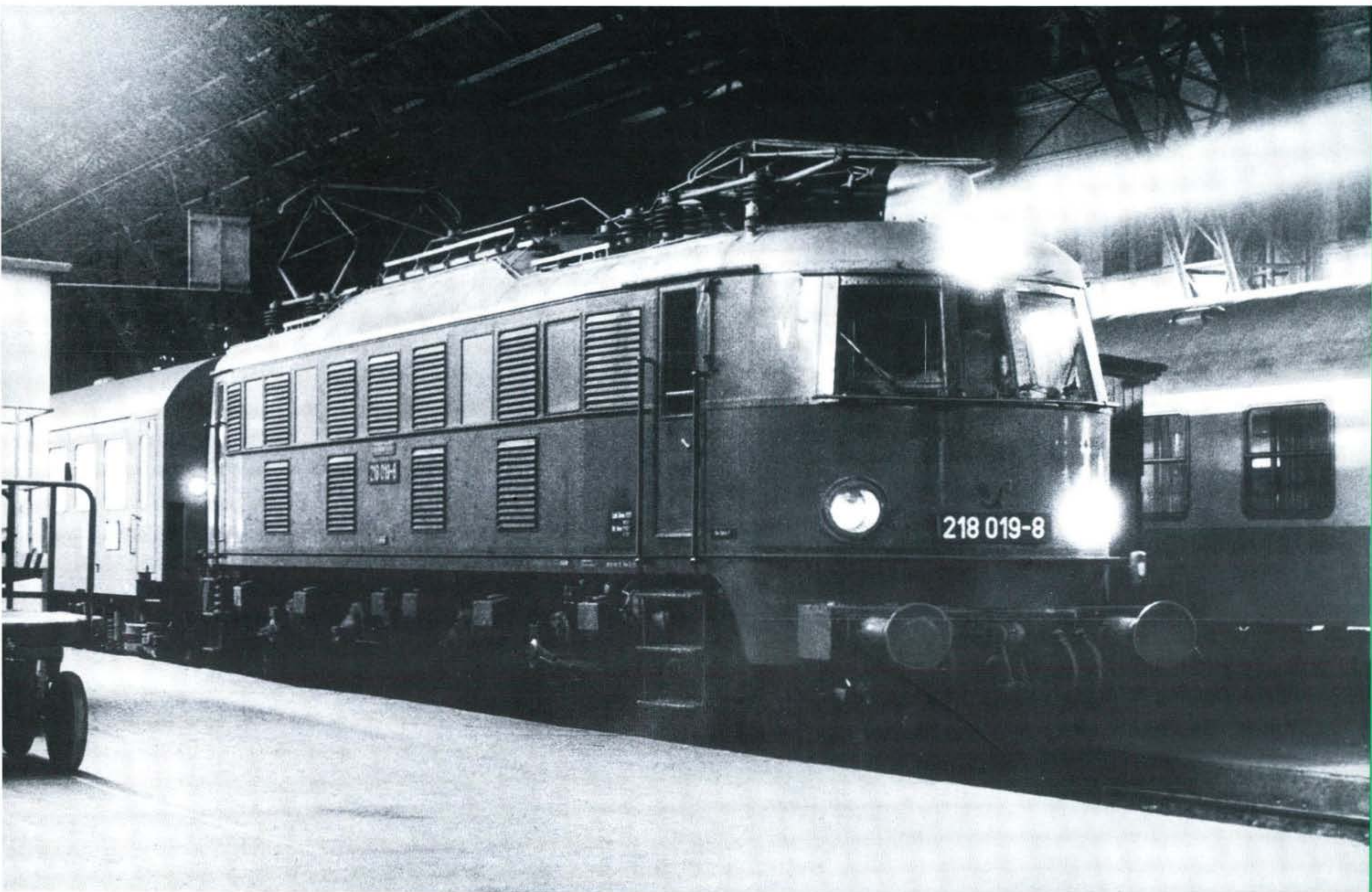
7. Elektrotechnik/Elektronik, Normung

8. Basteleien

9. Titelbilder, Rücktitelbilder

(1 = Tielbild, 2 = Rücktitelbild)

10. Aus dem Verbandsleben



ISSN 0026-7422